Über Schwedens Handels- und Seefahrts-beziehungen zu Hamburg vor dem Weltkriege

---

Inaugural-Dissertation

verfaßt und der Hohen Philosophischen Fakultät der Philipps-Universität Marburg zur Erlangung der philosophischen Doktorwürde vorgelegt von

Fritz Viktor Holm
aus Hamburg

Druck von der Druckerei-Gesellschaft
Hartung & Co. m. b. H. in Hamburg 25

Über Schwedens Handels- und Seefahrts-beziehungen zu Hamburg vor dem Weltkriege

---

Inaugural-Dissertation

verfaßt und der Hohen Philosophischen Fakultät der Philipps-Universität Marburg zur Erlangung der philosophischen Doktorwürde vorgelegt von

Fritz Viktor Holm

aus Hamburg

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Marburg 1920

Druck von der Druckerei-Gesellschaft Hartung & Co. m. b. H. in Hamburg 25

Von der Philosophischen Fakultät der Universität Marburg als Dissertation angenommen am 8. Oktober 1919.

Berichterstatter:
Geheimrat Prof. Dr. W. Troeltsch

Meinem Vater

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41556027_0110

Literatur.

Amtliche Werke.

Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels 1845—1913.
Statistischer Auszug in bezug auf Hamburgs Handelszustände 1889—1899.
Hamburgs Handel, Sachverständigenberichte. Verschiedene Jahrgänge.
Statistik des Deutschen Reiches. Auswärtiger Handel IX. Schweden—Norwegen. Verschiedene Jahrgänge.
Die Handelsverträge des Deutschen Reiches. Herausgegeben vom Reichsamt des Innern. Berlin 1915.
Statistisk Årsbok för Sverige. Verschiedene Jahrgänge.
Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. Verschiedene Jahrgänge

Andere Werke.

Adler, Fritz: Die Entwicklung des deutschen Häutemarktes. Karlsruhe 1913.
Birger, Hammer: Hamburgs Frihamnsinstitution. Stockholm 1907.
Bonde, Baron **Knut:** Hambourg et son commerce, principalement dans ses relations avec la Suède et la Norvége. Hambourg 1849.
Bonde, Baron **Knut:** La Suède et son Commerce. Paris 1852.
Boysen, L.: Die Verkehrswege zwischen Deutschland und Skandinavien. Weltwirtschaftliches Archiv. I. Band. 1913.
Flügel, Heinrich: Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen. Jena 1914.
Frahne, C.: Das Wirtschaftsleben Schwedens. Berlin 1914.
Freytag, C. F.: Die Entwicklung des Hamburgischen Warenhandels von der Entstehung des Deutschen Reiches bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. 1871—1900. Berlin 1906.
Guinchard, J.: Sveriges land och folk. Stockholm 1917.
Harms, B.: Deutschlands Anteil an Welthandel und Weltschiffahrt. Stuttgart, Berlin, Leipzig 1916.
Hassack: Warenkunde. 2 Bände.
Heckscher, Eli F.: Die schwedische Volkswirtschaft in ihren auswärtigen Beziehungen. Süddeutsche Monatshefte. München 1915.
Hollenbach, Frieda: Schweden, seine wirtschaftliche Entwicklung und sein Handel mit Deutschlaud. Berlin 1910.
Holm, Imri: Sveriges ekonomiska geografi. Göteborg 1910.
Jahresberichte der auf der Linie Hamburg—Schweden regelmäßig verkehrenden Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaften.
Key, H.: La vie économique de la Suède. Paris 1913.
Langenscheidt: Handelslexikon.
v. Mammen, Franz: Deutschlands und Österreich-Ungarns Holzzollpolitik vor, während und nach dem Weltkriege. Dresden und Leipzig 1916.
Oppel, Prof. Dr. **A.:** Der Welthandel, seine Entwicklung und gegenwärtige Gestaltung. Frankfurt a. M. 1914.
Papke, W.: Zur gegenwärtigen Lage der deutschen Seeschiffahrt. Conrads Jahrbücher 1911.
v. Rosen: Sveriges Transoceana Linjer. Sveriges Allmänna Export förening. Handböcker. Stockholm 1918.

Ross, de Collin: Die Entstehung von Großeisenindustrie an der deutschen Seeküste. Berlin 1911.
Rönnholm, Nils: Ekonomiska geografi. Stockholm 1917.
Salzmann, Fritz: Die Papierindustrie, ihre wirtschaftliche Entwicklung und heutige Lage. Berlin 1911.
Schär, Prof. Dr. J. F.: Allgemeine Handelsbetriebslehre. Leipzig 1913.
Schippel, Max: Die Praxis der Handelspolitik. Berlin 1917.
Seligmann, Otto: Die künftigen Handelsbeziehungen zwischen Rußland und Skandinavien. Berlin 1917.
Sillén: Direkt eller indirekt export? Stockholm 1917.
Svan, Thekla: Schweden im 19. Jahrhundert. Schmollers Jahrbuch 1908. Heft IV.
Svensk Export: Hamburgs årsberättelser.
Svensk Utrikeshandel: Einige Aufsätze.
Söderberg, Gunnar: Die Handelsbeziehungen zwischen Schweden und Deutschland. Leipzig 1906.
Wallroth, Erich: Die Grundlagen des Ostseehandels und seine Zukunft. Berlin 1917.
Wiedenfeld, Kurt: Die nordwesteuropäischen Welthäfen in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung. Berlin.
Zeitungsaufsätze aus den Jahren 1911—1919.

Zeitungen:

Aftonbladet.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning.
Dagens Nyheter.
Stockholms Dagblad.
Svenska Dagbladet.
Berliner Tageblatt.
Chemnitzer Tageblatt.
Deutsche Tageszeitung.
Frankfurter Zeitung.
Hamburger Fremdenblatt.
Kieler Zeitung.
Kölnische Zeitung.
Steinbruch.
Vorwärts.
Vossische Zeitung.
Zeitschrift für die Steinbruchs-Berufsgenossenschaft.

Inhaltsübersicht.

Seite

Einleitung. Geographische Voraussetzungen und wirtschaftliche Grundlagen. Zeitliche Begrenzung 1

Erster Teil. Der Warenaustausch 4

a) Kurze Geschichte 4
b) Verhältnis zwischen Ausfuhr und Einfuhr 12
c) Die schwedische Ausfuhr nach Hamburg 14
1. Umfang und verhältnismäßige Bedeutung 14
2. Überblick über die ausgeführten Waren 17
α) Holzprodukte 18
β) Montanprodukte 22
γ) Andere Produkte 26
d) Die schwedische Einfuhr aus Hamburg 29
1. Umfang und verhältnismäßige Bedeutung 29
2. Überblick über die eingeführten Waren 31
α) Organische Waren 32
β) Anorganische Waren 37
γ) Unbestimmte Waren 40
e) Die Organisation des Warenhandels 40
1. Der hamburgisch-schwedische Warenaustausch im allgemeinen 40
2. Transithandel und -verkehr im besonderen 42

Zweiter Teil. Der Warentransport 49

a) Die Schiffahrtslinien 49
1. Kurze Geschichte 50
2. Die Tätigkeit vor dem Kriege 52
b) Die Trampfahrt 56

Dritter Teil. Sonstige ökonomische Verknüpfungen 57

Schluss. Rückblick und Ausblick 61

Einleitung.

Geographische Voraussetzungen und wirtschaftliche Grundlagen. Zeitliche Begrenzung.

Es mag auf den ersten Blick verwunderlich erscheinen, die Beziehungen einer Stadt zu einem Lande zum Gegenstande einer nationalökonomischen Untersuchung zu machen, da es sich hier nicht um zwei gleichwertige Wirtschaftssubjekte handelt und diese Beziehungen auf der einen Seite nur einen Ausschnitt aus den wirtschaftlichen Verknüpfungen darstellen können. Dennoch kann die Bedeutung einer einzigen Handelsstadt für ein fremdes Land so vielseitig und umfangreich sein, daß sich hierdurch eine getrennte Darstellung rechtfertigt, und das scheint mir bei den Beziehungen Hamburgs zu Schweden der Fall zu sein. Betrachtet man, ohne die tatsächlich bestehenden Handelsbeziehungen zu beachten, die Landkarte, so mag es zuerst so scheinen, als könne Hamburg, das seiner Lage an dem Elbstrom entsprechend den Blick nach der Nordsee wendet und so der Ostsee gewissermaßen den Rücken zukehrt, für die baltischen Länder im allgemeinen und Schweden im besonderen keine allzu große Bedeutung haben. Ein wenig kühn vergleicht so der schwedische Baron Bonde in seinem noch öfter zu zitierendem Werke einen Schweden, der in Hamburg überseeische Produkte bezieht, mit jenen Kaufleuten aus Brody, die „vor einigen Jahren“ (er schreibt 1848) auf der Leipziger Messe erschienen, um von dort englische Waren auf dem Landweg in ihre Heimat zu senden. Natürlich ist dieser Vergleich arg übertrieben. Aber der Grundgedanke ist an sich richtig. Scheinen doch für den schwedisch-deutschen Warenaustausch die deutschen Ostseehäfen geeigneter als Hamburg, und für den schwedischen Verkehr mit den andern europäischen Gebieten sowie den transozeanischen Ländern scheint Gothenburg der geeignete Hafen. Und wenn sich die Dinge neuestens auch in gewisser, heute noch nicht vorauszusehender Weise in dieser Richtung entwickeln zu wollen scheinen, so trifft dieses Bild doch für die letzten Jahre vor dem Kriege ganz und gar nicht zu und wird in seiner Ausschließlichkeit auch in Zukunft wohl stets ein unerreichtes (schwedisches) Ideal bleiben. Es sind eben nicht nur geographische Faktoren, die Handel und Verkehr ihre Bahnen weisen. Der Einfluß des geschichtlich Gewordenen ist häufig noch bestimmend für eine Zeit, der die Grundlagen fehlen, auf denen der frühere Stand der Dinge

beruhte, und läßt noch nach langer Zeit andere Wege, die jetzt geeigneter scheinen mögen, nicht aufkommen. Dazu kommt die große Anziehungskraft, die ein bedeutender Handelsplatz ausübt durch die Vorteile eines reichen Marktes, der in der Fülle seiner Lager jeden Ansprüchen gerecht werden kann, dem die Quantitäten seiner Zufuhren günstige Abschlüsse und die regelmäßige Verbindung mit allen Verkehrsgebieten schnellen Bezug der gekauften Waren ermöglicht; teils der selbst erworbene, teils ein von seiner Geschäftstätigkeit angezogener fremder Reichtum macht ihn finanziell unabhängig und verleiht ihm eine Stellung, die von ihm weite Gebiete in Abhängigkeit bringt. Die hier gekennzeichneten Eigenschaften sind es denn auch vornehmlich, denen Hamburg seine große Bedeutung für die Länder des mare balticum verdankt, deren Stapelplatz es geworden ist. Wenn wir nun aber genauer auf die Karte blicken, so sehen wir, daß Hamburgs geographische Lage gar nicht so ungünstig für dieses „nordische Geschäft" ist, wie es zuerst den Anschein hatte. Hamburgs glänzende Lage für den transozeanischen, sowie süd- und westeuropäischen Handel, die die erste Voraussetzung hierfür bildet, bedarf keiner weiteren Erörterung Aber auch zur Ostsee sind die Verbindungen jetzt günstig, seitdem der Verkehr nicht mehr den langen Umweg um Skagen zu nehmen braucht, sondern durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal die Möglichkeit besitzt, die schwedischen Häfen in unverhältnismäßig kürzerer Zeit zu erreichen.

Die wirtschaftliche Lage Deutschlands nach dem Weltkrieg ist noch nicht genug geklärt, um sie unsern Betrachtungen zugrunde legen zu können. Es wird daher am zweckmäßigsten sein, den Versuch zu machen, in Ermangelung jeder andern Spezialliteratur auf statistischer Grundlage mit Zurateziehung privater Äußerungen und der vorhandenen, weitere Gebiete umfassenden Literatur ein Bild der wirtschaftlichen Beziehungen zu geben, wie sie sich *vor* dem Kriege gestalteten. Da die künftige Zeit, wenn auch die Grundlagen in vieler Hinsicht andere geworden sind, an die alten Beziehungen wieder anknüpfen muß, könnte der Gegenstand auch zum Verständnis des Werdenden von Interesse sein. Als letztes dem statistischen Material zugrunde liegendes Jahr wird 1913 gelten müssen, da schon für 1914 die Hamburger Statistik nicht mehr veröffentlicht ist, übrigens auch ein durch den Ausbruch des Weltkrieges getrübtes, abnormes Bild geben würde. Wo besondere Angaben fehlen, entstammen die Werte der Hamburger Statistik, die, soweit

der Warenverkehr speziell Hamburg betrifft, allein in Frage kommt, da die schwedische Statistik den Gesamtverkehr nur nach Ländern ordnet und auch die deutsche Reichsstatistik auf detaillierte Angaben über den Ein- und Ausfuhrweg verzichtet. Weil nun die Hamburger Statistik nur die seewärts ein- und ausgeführten Waren verzeichnet, ist das gewonnene Bild ein unvollständiges. Da jedoch unzweifelhaft der unverhältnismäßig größere Teil der Hamburg berührenden Waren den reinen Seeweg einschlug, wird dieser Mangel das Gesamtbild kaum trüben.

ERSTER TEIL.

I. Warenaustausch.

a) Kurze Geschichte[1].

Die Geschichte der schwedisch-deutschen Handelsbeziehungen ist in ihren Anfängen und noch bis in die Neuzeit hinein eine Geschichte der Handelsbeziehungen einzelner deutscher Städte mit dem Norden. Besonders ist es Lübeck, das unter den Hansestädten eine führende Stellung einnahm und auch hier die entscheidende Rolle spielte. Lübeck ist denn auch die erste Stadt, die nachweislich (1251) mit Birger Jarl einen Handelsvertrag schloß. Schon zehn Jahre später, 1261, schloß auch Hamburg im wesentlichen auf derselben Grundlage einen Vertrag mit Schweden. Die Beziehungen der Hanse zu den nordischen Reichen waren sehr wechselvoller Natur. Bald hatten die deutschen Städte auf sie einen großen, oft sogar beherrschenden Einfluß, bald lagen sie mit ihnen in Feindschaft, oft sogar in Krieg. Wie alle Hansestädte, war auch Hamburg an diesen Wechselfällen beteiligt und trat nächst Lübeck oft in den Vordergrund. Der wachsende und recht lebhafte Handelsverkehr mit Schweden, der Hamburg im 17. Jahrhundert dem neidischen Dänenkönig gegenüber in eine unangenehme Lage brachte, ist an modernen Verhältnissen gemessen natürlich lächerlich gering. Wichtig war Hamburg damals als Exporthafen von Kolonialwaren, Kleidern und Kurzwaren. Auch exportierte es Salz, während es schwedische Rohprodukte importierte.

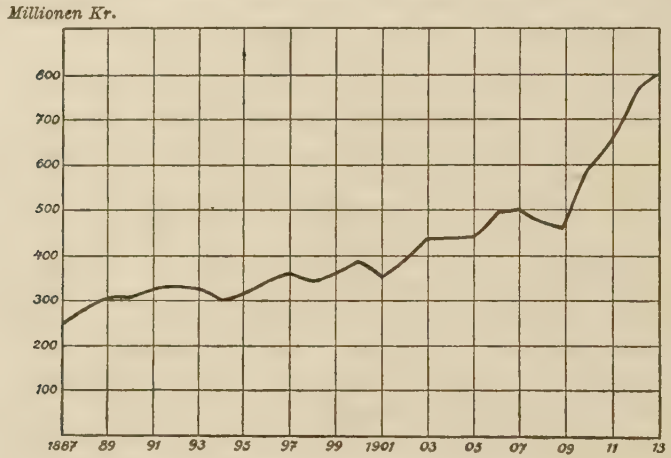
Im 18. Jahrhundert verlor dann Lübeck seine frühere Machtstellung und auf dem Gebiete des nordischen Handels rückte Hamburg in eine schärfere Konkurrenz mit ihm auf. Die Ausfuhrliste wurde mannigfacher: neben Kolonialwaren und Leinen finden sich jetzt französische und englische Fabrikate und Produkte der jungen deutschen Industrie: Metall- und Glasarbeiten und „Nürnberger Kram“. Hamburgs Einfuhr war jedoch gering; sie bestand aus Heringen, Holz und anderm. Im Anfang des 19. Jahrhunderts hatten Lübeck und Hamburg den größten Anteil an der schwedischen Gesamteinfuhr. Importiert wurden jetzt besonders Eisen, Kupfer und die genannten Erzeugnisse. Der Anteil der beiden Städte an Schwedens Ausfuhr stieg dann ständig,

[1] Siehe hierzu das zitierte Buch von Söderberg.

wobei Lübeck Hamburg allerdings stark überragte. Das Charakteristische des hamburg-schwedischen Handels liegt schon damals im Gegensatz zu Lübeck in der Tatsache der unverhältnismäßigen Überlegenheit der Ausfuhr über die Einfuhr. Baron Bonde erwähnt 1848 von schwedischen Gütern auf dem Hamburger Markte: Hölzer, Bretter, Kupfer, Fische, Getreide; an Hamburger Ausfuhrartikeln nennt er: Zucker, Baumwolle, Tabak, Reis, Indigo, Cochenille, Farb- und Bauhölzer, Mahagoni, Gewürze, Thee, Rum, Arrak, Chinarinde, medizinische Substanzen aller Art, Häute, Hörner, amerikanischen Weizen. Er schreibt den hamburgischen Fortschritt besonders der segensreichen Wirksamkeit der „Bank von Hamburg" zu, die durch ihre reelle Gebahrung dem Handel die nötige Unterlage in einem wertbeständigen Gelde biete. Auch in den fünfziger und sechziger Jahren überragt jedoch Lübeck noch weit Hamburg in bezug auf das schwedische Geschäft, fällt doch auf diese Stadt über die Hälfte des schwedisch-deutschen Güteraustausches. Insbesondere versorgte Lübeck Schweden auch mit Kaffee. Dann aber geht Lübecks Bedeutung zurück. Den Tabakhandel verliert es an Bremen, im Kaffeehandel übernimmt Hamburg die Führung und Lübeck wird hier fast gänzlich verdrängt. Auch Hamburg beteiligt sich ein wenig am Tabakhandel, wenngleich in so geringem Maßstabe, daß Bremens Gesamteinfuhr nach Schweden eben durch diese Ware die Hamburgs überwog. Seit der Mitte der sechziger Jahre gewinnt Hamburg Bedeutung für den schwedischen Eisenhandel; es exportiert das Eisen weiter, besonders nach Nordamerika. Doch hier wie im Holzhandel kommen die nach Hamburg und Bremen gesandten Güter meistens über Lübeck, allerdings vielfach ohne Vermittlung lübeckischer Kaufleute direkt an die Hamburger Häuser, eine Entwicklung, die durch die ökonomische Krise des Jahres 1867 beeinträchtigt wurde. In der Folgezeit bleibt, was den Gesamtumsatz anbetrifft, zunächst Lübeck an erster Stelle, aber seine Ausfuhr nach Schweden sinkt unter die Hamburgs. Jetzt erst steigt die hamburgische Ausfuhr zu entscheidender Bedeutung. Im Laufe der auf den deutsch-französischen Krieg folgenden 20 Jahre versiebenfacht sie sich. Besonders handelt es sich um Kolonialwaren, in erster Linie Kaffee und Zucker, sodann um Fleisch, Häute, Felle, Gewebe und Düngemittel. Auch in der Einfuhr schwedischer Erzeugnisse wird Lübeck von Hamburg überflügelt. An den zu Holz und Eisen hinzugetretenen Industrieartikeln, Papier und Zündhölzern, fällt Hamburg ein bedeutender Anteil zu. Zu beachten ist beim Vergleich der Zahlen der beiden

Städte, daß viele Waren ohne lübeckische Vermittlung über Lübeck nach der Elbestadt versandt wurden.

Die Entwicklung der letzten 25 Jahre vor dem Kriege geht aus den Tabellen 1 und 2 hervor (vgl. S. 7). Als Vergleichsjahre sind das letzte Friedensjahr 1913 gewählt sowie die Jahre 1903, 1893 und 1889; das letztgenannte Jahr, da es das erste ist, für das die Hamburger Statistik die Werte für Aus- und Einfuhr angibt. Die Entwicklung im einzelnen geht aus den beigegebenen Kurven hervor, die zeigen, daß Hamburgs Bedeutung für Schwedens gesamten Warenverkehr im Laufe der genannten Zeit relativ und absolut stark zugenommen hat.



1. Schwedens Gesamtausfuhr in Millionen Kronen 1887—1913.

Der Gesamtwert der *schwedischen Ausfuhr nach Hamburg* betrug 1889 8,2 Millionen Mark. Fast die Hälfte davon entfiel auf Eisen und Eisenprodukte, unter denen mit über ein Viertel der Einfuhr das „Eisen in Stangen und Platten" herausragt. Die Holzeinfuhr erhält ihre Bedeutung durch die Zündhölzer, die schon damals einen Wert von über 1 Million erreichten. Neben Eisen und Holz sind hier noch die Steine zu nennen.

1893 weist gegen 1889 fast eine Verdoppelung auf. Dies ist besonders auf die steigende Bedeutung der Zündhölzer zurückzuführen und auf die Zunahme an Holzstoff, der später die entscheidende Rolle spielen sollte. Fünf Jahre zuvor nur mit 99000 Mark vertreten, weist er jetzt einen Wert von annähernd 2 Millionen Mark auf. Die Entwicklung dieser wenigen Jahre ist überhaupt bemerkenswert.

Tabelle 1.

Übersicht über die schwedische Ausfuhr nach Hamburg.

Warengruppe	1889	1893	1903	1913
Holz	2 842 880	6 590 670	13 763 230	40 549 230
Montanprodukte:				
Eisen	4 016 090	6 777 320	17 134 660	29 953 630
Andere Metalle	144 150	459 760	2 057 520	5 057 680
Andere Produkte:				
Steine	501 510	581 360	1 522 680	5 133 180
Verzehrungsgegenstände	287 760	386 820	517 360	1 834 010
Häute	180 290	258 870	976 820	2 632 460
Sonstige im einzelnen angeführte Waren	270 210	485 650	1 118 520	2 862 850
Nicht detailliert aufgeführte Ware	—	—	—	455 560
Gesamtwert	8 242 890	15 480 450	37 478 180	88 478 600

Tabelle 2.

Übersicht über die Hamburger Ausfuhr nach Schweden.

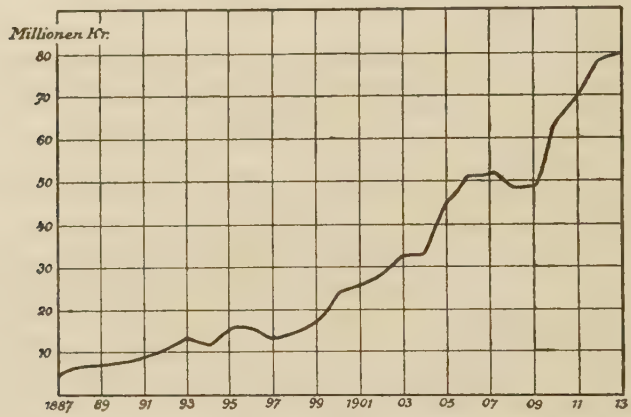
Warengruppe	1889	1893	1903	1913
Nahrungsmittel:				
Pflanzliche	*2226500*	*6041750*	*15152690*	*16390060*
Tierische	*380860*	*613830*	*3713270*	*1144620*
Genußmittel	*10545450*	*15925360*	*17211300*	*22521020*
Öle, Fettwaren, Wachse	**367 330**	**902 250**	**3 274 660**	**8 490 970**
Ätherische Öle, Harze, Gummi, Kautschuk	*417340*	*288170*	*1568260*	*3058370*
Drogen und Chemikalien	50 390	82 690	461 300	595 220
Organische Farb- und Gerbstoffe	**820 300**	**679 950**	**1 205 120**	**1 716 750**
Holz	**576 340**	**550 140**	**1 273 060**	**2 243 280**
Faserstoffe	**2 882 220**	**5 718 940**	**14 334 220**	**22 457 260**
Häute, Gedärme, Haare	*1685640*	*1612370*	*5171420*	*13857610*
Organische Waren	*19952370*	*32415450*	*63369570*	*92475160*
Metalle	593 420	983 320	5 358 360	12 120 500
Bildhauer- und Ornamentstein, Baumaterial	47 340	53 710	165 780	432 380
Schleif- u. Poliermittel, Ton- und Glaswaren, Schreibmaterial, Mineralfarben	259 890	318 010	664 210	886 350
Rohstoffe der chemischen Industrie	1 556 080	944 960	2 247 510	412 990
Anorganische Produkte der chem. Industrie	409 660	1 930 580	4 849 650	13 714 530
Mineralkohle u. Mineralöle	**488 270**	**474 390**	**1 388 720**	**2 670 530**
Anorganische Waren	3 354 660	4 704 970	14 674 230	30 237 280
Diverses	123 320	233 980	309 200	304 730
Nicht detailliert aufgeführte Waren	—	—	—	**1 755 000**
Gemischte Waren	123 320	233 980	309 200	**2 059 730**
Gesamtwert	**23 307 030**	**37 354 400**	**78 353 000**	**124 772 170**

Schrägziffern: vorwiegend Transitwaren. Gewöhnliche Ziffern: vorwiegend deutsche Waren. Halbfette Ziffern: beide etwa gleich vertreten.

Die Zahlen von 1903 bieten im allgemeinen dasselbe Bild wie die von zehn Jahren zuvor, wenngleich in größerem Maßstabe.

Im Laufe des folgenden Jahrzehntes hat sich in dem Wettlauf von Holz und Eisen der Umschwung zugunsten des ersteren vollzogen dank der Holzstoffeinfuhr. Der Grund des Zurückbleibens des Eisens ist die Entwicklung der Welteisenproduktion, die jetzt allgemein mit Kohle arbeitet, wodurch Schweden mit seinem aus Holzkohle erblasenen Eisen in das Hintertreffen gekommen ist und das unverarbeitete Erz exportieren muß.

Die Entwicklung der *Hamburger Ausfuhr nach Schweden* zeigt in den letzten 25 Jahren einen stetigen und äußerst günstigen Verlauf, ihr Wert hat sich in dieser Zeit mehr als verfünffacht. Die Kurve zeigt, daß sie weit stärker zunahm als die Gesamteinfuhr des Landes. Daß dieses bei der Stellung Hamburgs als



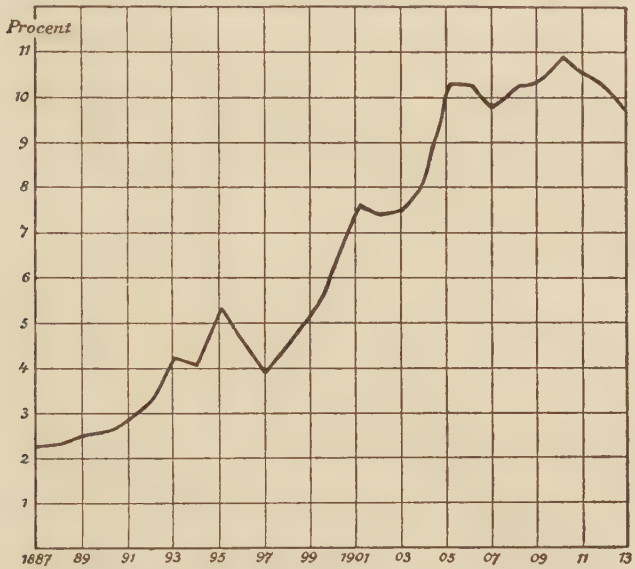
2. Hamburgs Einfuhr aus Schweden in Millionen Kronen 1887—1913.

Transithafen nur eine vorübergehende Erscheinung sein konnte, war vorauszusehen, wenn auch mit einer guten Fortentwicklung bei relativem Rückgang zu rechnen war.

Wie aus der Tabelle hervorgeht, nehmen in der Hamburger Ausfuhr nach Schweden schon 1889 die Genußmittel den ersten Platz ein. Allein die Kaffeeausfuhr übersteigt den dritten Teil des Wertes der gesamten Ausfuhr, die 23,4 Millionen Mark beträgt. An zweiter Stelle stehen die Faserstoffe, besonders wollene und baumwollene Gewebe. Sodann sind die Nahrungsmittel zu nennen, in erster Linie der Zucker. Das Getreide spielt hier noch gar keine Rolle, vielmehr verleihen die Mahlprodukte und die verschiedenen Südfrüchte dieser Gruppe ihre

Bedeutung. Recht groß ist noch die Ausfuhr an Fleisch. Neben den genannten sind noch mit ansehnlichen Werten zu erwähnnen: die Häute und die Rohstoffe der chemischen Industrie.

1893 beträgt die Gesamtsumme 37,4 Millionen Mark. Wieder stehen die Genußmittel an erster Stelle. Der Kaffee allein ist mit 14,5 Millionen Mark vertreten. Die Faserstoffe haben zwar ihre Werte in diesen fünf Jahren verdoppelt (unter ihnen treten jetzt besonders die wollenen Gewebe hervor mit gegen 1889 verdreifachter Ausfuhrziffer). Gleichwohl stehen sie jetzt aber

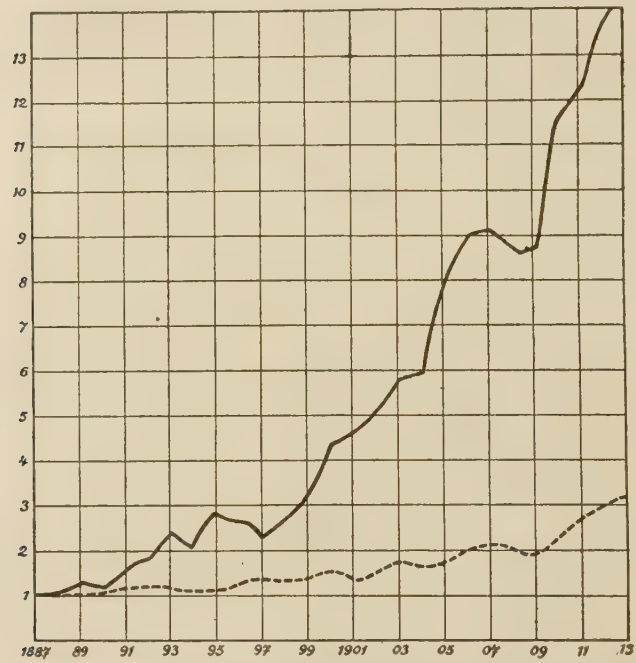


3. Der Anteil Hamburgs an der schwedischen Gesamtausfuhr in Prozenten 1887—1913.

erst an dritter Stelle. Auf den zweiten Platz sind die Nahrungsmittel aufgerückt, besonders dank der Zunahme der Zahlen für Getreide, Mahlprodukte und Südfrüchte sowie dem Hinzutreten des Rohzuckers. Bezeichnend ist die Steigerung der Ziffern für chemische Industrieprodukte, die jetzt an vierter Stelle stehen, besonders infolge der Zunahme des Exportes an Alkalien und Salzen. Die Düngemittel spielen noch keine Rolle. Die Ausfuhr an Häuten und chemischen Rohstoffen ist zurückgegangen.

Im Jahrzehnt 1893—1903 zeigt die Statistik eine gewaltige Entwicklung. Die Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals fällt in diese Periode. Gegen 37,4 Millionen Mark 1893 beträgt der Hamburger Ausfuhrwert jetzt 78,4 Millionen Mark! Im ganzen

genommen ist dieses weniger einer Zunahme einzelner großer Posten als vielmehr einer allgemeinen Zunahme zu danken. Den Genußmitteln kommt 1903 der zweite Platz zu; ihre verhältnismäßige Bedeutung ist gesunken bei einer Zunahme im ganzen. Die Kaffeeausfuhr ist auch absolut etwas gesunken. Die Nahrungsmittel stehen jetzt an erster Stelle, insbesondere dank der enormen Steigerung für Getreide, hauptsächlich Weizen.



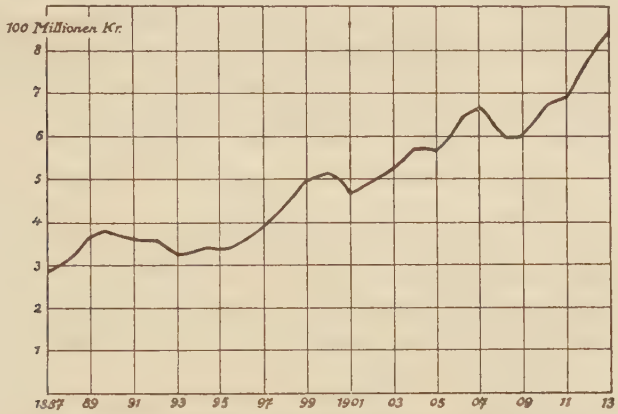
4. Vergleichende Übersicht über die Entwicklung der schwedischen Gesamtausfuhr und der schwedischen Ausfuhr nach Hamburg. (Für 1887 sind beide Größen gleich „1" gesetzt und dann für die andern Jahre die Verhältniszahlen berechnet.)

——— Schwedens Ausfuhr nach Hamburg.
····· Schwedens Gesamtausfuhr.

Die Faserstoffausfuhr hat fast den Wert der Genußmittel erreicht; die erhöhte Baumwolleinfuhr ist die Hauptursache; sehr gesteigert ist auch die Ausfuhr an Metallen und Metallwaren, an tierischer Haut sowie chemischen Produkten.

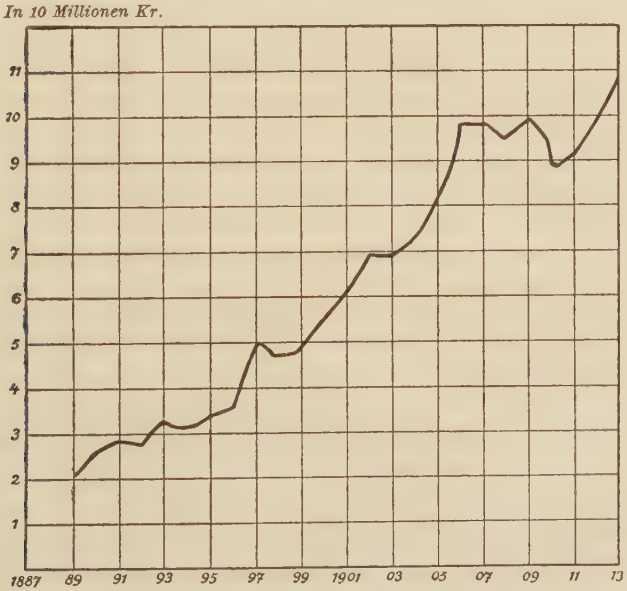
Die Zahlen für 1913 ergeben im allgemeinen eine kräftige Weiterentwicklung in derselben Richtung. Im einzelnen ist die jüngste Entwicklung aus der Darstellung in den Abschnitten über den Warenaustausch vor dem Weltkriege ersichtlich. Daß die

Entwicklung stark fortschritt, zeigt schon die Tatsache, daß in dem letzten Jahrzehnt die Ausfuhrsumme von 78,4 auf 124,8 Millionen Mark stieg.



5. Schwedens Gesamteinfuhr in 100 Millionen Kronen 1887—1913.

Die Betrachtung der Tabelle 2, in der die Gruppen mit überwiegendem Transitverkehr besonders herausgehoben sind, zeigt, daß bei absolut starkem Zurückbleiben der deutschen



6. Hamburgs Ausfuhr nach Schweden 1887—1913.

Waren hinter den Transitwaren die Ausfuhr der ersteren doch prozentual viel stärker zugenommen hat. Hierin liegt die Berechtigung zu einer mehr optimistischen Beurteilung der Zukunftsaussichten.

Die Bedeutung Hamburgs für den Handel mit Schweden im Vergleich zu der der andern Hansestädte zeigt folgende Übersicht:

	Ausfuhr nach Schweden im Jahre 1913 in Millionen Mark:	Einfuhr aus Schweden
Hamburg	125	88
Lübeck	67	39
Bremen	21	9

Hamburgs Umsatz mit Schweden betrug also 1913 rund 213 Millionen Mark, der Lübecks und Bremens zusammengenommen 146 Millionen Mark. Dabei ist zu bedenken, daß viele nach Hamburg bestimmte Waren über Lübeck gingen.

b) Verhältnis zwischen Ausfuhr und Einfuhr.

Wenn wir in den vom Handelsstatistischen Bureau herausgegebenen „Tabellarischen Übersichten des Hamburgischen Handels“ unter der „Ausfuhr seewärts nach Bestimmungsländern und Waren“ die Seiten aufschlagen, die die Angaben über Schweden enthalten, so zeigt sich, daß eine Unsumme der verschiedenartigsten Waren hier aufgeführt ist. Man wird kaum eine Ware finden, die hier nicht, wenn auch vielleicht nur in sehr kleinen Quantitäten, vertreten ist. Die Statistik gibt ein vollständiges Weltwarenregister. Wenn man dagegen unter der „Einfuhr seewärts“ wieder unter „Schweden“ nachschlägt, so ist die Warenliste unverhältnismäßig übersichtlicher. Streicht man einige unbedeutende Warenmengen, die sich, wie z. B. 1912 ein Posten Kakaobohnen im Widerspruch mit dem Haupthandelszuge aus irgendeinem Zufallsgrunde nach Hamburg verlaufen haben, so erhält man eine verhältnismäßig geringe Anzahl großer Artikel, deren bedeutendster, der Holzstoff, mit 19,5 Millionen Mark (1,2 Millionen Doppelzentner) den wichtigsten Artikel der zahlenmäßig im ganzen genommen viel größeren Ausfuhr um 2,8 Millionen Mark (1,1 Millionen Doppelzentner) übersteigt. Auf der einen Seite eine größere Menge (124,8 Millionen Mark) aller denkbaren Waren, auf der andern eine kleinere Menge (88,5 Millionen Mark) weniger Standardartikel. Daß die Eigenschaft dieser Hamburger Ausfuhr keineswegs erst eine Erscheinung der neuesten Zeit ist, zeigt die Tatsache, daß bereits Baron Bonde 1848

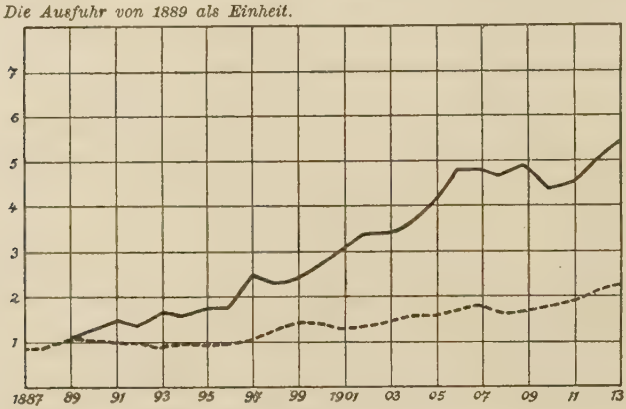
schreibt: „C'est dans la masse d'affaires de détail, bien plus que dans les transactions en gros (Standardartikel) qu'on trouve les causes vivifiantes de ce commerce si important.“ Wenn jedoch Bonde noch berichten konnte, daß die hamburgische Einfuhr von Schweden unverhältnismäßig geringfügiger sei, so trifft das heute nicht mehr zu. 1847 (hierfür führt Bonde die Zahlen an) verhielt sich der Wert der hamburgischen Ausfuhr nach Schweden zum Werte der schwedischen nach Hamburg wie 16,3 zu 1. Im Laufe der Jahre hat sich das Verhältnis stark verändert und betrug z. B. 1913 1,4 zu 1. Es ergibt sich, daß die schwedische Einfuhr

7. Der Anteil Hamburgs an der schwedischen Gesamteinfuhr in Prozenten 1889 – 1913.

keineswegs mehr ein bei einer Untersuchung der gegenseitigen Beziehungen zu vernachlässigender Faktor ist.

Die gekennzeichnete Verschiedenheit der hamburgischen Ausfuhr nach Schweden (viele Waren in verhältnismäßig geringen Quantitäten) und der Einfuhr von dort (wenige Standardartikel) war keineswegs ein spezielles Kennzeichen des schwedisch-hamburgischen Handels; sie lag vielmehr in der Natur des Hamburger Welthandels begründet, der jedem Lande seine Produkte gewissermaßen „en gros“ abnahm, und dafür die mannigfaltigen Bedürfnisse am Detailbezug deckte. So schloß Hamburg naturgemäß

die größten Geschäfte in jedem Produkte mit dem jeweiligen Produzenten ab und verteilte dann diese großen Bezüge auf seine Abnehmer, die es in den Lieferanten anderer Waren besaß. Diese Stellung Hamburgs macht es aber unmöglich, den schwedisch-hamburgischen Handel unter dem Gesichtspunkte hamburgischer Bedürfnisse am Kauf oder Verkauf bestimmter Waren zu betrachten; als „smarter" Kaufmann hat Hamburg an *allen* Waren Interesse. Wenn man wissen will, welche Beziehungen Hamburg mit Schweden verknüpften, muß man daher nach den Austauschbedürfnissen Schwedens fragen. Das heißt für die Einfuhr aus Schweden: Welche Waren ist Schweden imstande über seinen



8. Vergleichende Übersicht über die Entwicklung der schwedischen Gesamteinfuhr und der schwedischen Einfuhr aus Hamburg. (Die Werte für 1889 sind gleich „1" gesetzt.)
——— Schwedische Einfuhr aus Hamburg.
····· Schwedens Gesamteinfuhr.

eigenen Bedarf zu produzieren? Und für die Ausfuhr dorthin: Welche Waren ist Schweden seiner Natur nach nicht imstande zu produzieren, so daß eine Deckung des Bedarfs durch einen fremden Markt erforderlich wird? Aus dieser Erwägung erhellt, daß fernerhin das Schwergewicht der Betrachtungen auf das Plus und Minus der schwedischen Volkswirtschaft zu legen ist.

c) Die schwedische Ausfuhr nach Hamburg.

1. Umfang und verhältnismäßige Bedeutung.

Wie schon in der Einleitung erwähnt, muß stets im Auge behalten werden, daß der schwedisch-hamburgische Handelsverkehr einen Ausschnitt aus dem schwedisch-deutschen Verkehr

darstellt Vor einer näheren Betrachtung der schwedischen Einfuhr wäre es daher von Interesse festzustellen, wie groß denn überhaupt der deutsche Anteil an der Ausfuhr aus Schweden ist. Eine Beantwortung gibt folgende Statistik:

Ausfuhr aus Schweden in Kronen nach:

	1910	1911	1912	1913
Großbritannien..	187 852 051	192 768 287	220 111 421	235 534 885
Deutschland.....	124 472 754	133 516 567	170 937 294	179 077 758
Dänemark	55 146 264	66 135 728	67 483 179	70 650 684
Frankreich	42 352 467	48 509 758	53 227 755	66 260 311

Obwohl hier alle Werte derselben Quelle, nämlich der schwedischen Statistik entnommen sind, ist das gewonnene Bild nicht einwandfrei, da die deutsche Erzeinfuhr, soweit sie über Norwegen (Narvik) und Holland ging, von dieser Statistik nicht auf Deutschlands Konto, sondern verkehrterweise auf das der genannten Durchgangsländer gesetzt wird. Immerhin ist das Gesamtbild richtig: England hatte vor dem Kriege den bedeutendsten Anteil am schwedischen Export. Deutschland folgte mit geringerem Werte, während die beiden nächstfolgenden Abnehmer, Dänemark und Frankreich, zusammengenommen nicht den Einfuhrwert Deutschlands erreichten.

Nach diesem Überblick über die Richtung des schwedischen Exports im allgemeinen ist es für das Thema von besonderem Interesse zu sehen, wie groß nun der speziell auf Hamburg entfallende Anteil an dem schwedisch-deutschen Gesamtverkehr war. Leider ist zur Beantwortung dieser Frage jedoch nicht, wenigstens nicht ohne Einschränkung, die Statistik des deutschen Reiches brauchbar. Die Reichsstatistik befaßt sich nämlich eingehender nur mit dem „Spezialhandel“ und dieser umfaßt in der (hier nur interessierenden) Einfuhr die Einfuhr in dem freien Verkehr aus dem Ausland, von Zollausschlüssen, von Freibezirken, Niederlagen, Konten usw.; zur Veredlung (einschließlich der Be- und Verarbeitung im Freihafen Hamburg) auf inländische Rechnung, ferner die Einfuhr in die Zollausschlüsse zum Verbrauche, die Verbringung von Schiffsbedarf an ausländischen Waren an ausgehende deutsche Schiffe. Der für Hamburg (in der Einfuhr nach Schweden noch wichtigere) Durchgangshandel (Transito) wird also von dieser Statistik gar nicht erfaßt, ein Vergleich auf Grund dieser Statistik also ein für Hamburg zu ungünstiges Bild geben. Dasselbe gilt, wenn auch in abgeschwächtem Maße, für den ebenfalls in der Reichsstatistik (mehr summarisch) behandelten „Gesamteigenhandel“, der ebenfalls direkte Durchfuhr

ausschließt. Es käme also nur der „Generalhandel“ des deutschen Reiches in Frage, und diesen behandelt die deutsche Statistik nicht gesondert für die einzelnen Länder.

Auch der zweite Weg zum Vergleiche ist nicht gangbar: nämlich der schwedischen Ausfuhr nach Deutschland (aus schwedischer Statistik) die hamburgische Einfuhr aus Schweden (nach hamburgischer Statistik) gegenüberzustellen. Abgesehen davon, daß hier Schwierigkeiten infolge der verschiedenen Wertbezeichnungen und anderer Ungleichheiten entstehen, würde, auch eine einwandfreie Umrechnung vorausgesetzt, bei diesem Vergleiche das Bild für Hamburg zu günstig erscheinen, da, wie oben gezeigt, die schwedische Statistik nicht nach dem Bestimmungsland der Waren fragt, sondern nach dem ersten Versandziel und somit die Eisenerzeinfuhr nicht voll zur Geltung gelangt.

Behält man jedoch diese Unzuträglichkeiten, zu denen noch einige weniger bedeutsame treten, im Auge, so kann gleichwohl eine Nebeneinanderstellung der Ergebnisse der drei Statistiken einen ungefähren Überblick über die Bedeutung Hamburgs für den schwedisch-deutschen Warenaustausch gewähren.

Schwedische Ausfuhr in Millionen Mark nach:

	1911	1912	1913
Deutschland (nach deutscher Statistik)[1]	184,1	214,8	225,9
(nach schwedischer Statistik)[2] .	133,5	170,9	179,1
Hamburg (nach Hamburger Statistik).....	77,8	86,9	88,5

Wird zuletzt die hamburgische Einfuhr aus Schweden (aus der hamburgischen Statistik) der schwedischen Gesamtausfuhr gegenübergestellt, so ergibt sich das folgende überraschende Resultat:

In Millionen Kronen:

	1910	1911	1912	1913
Schwedens Gesamtausfuhr	592,9	663,5	760,5	817,3
Schwedens Ausfuhr nach Hamburg	64,4	69,5	74,6	78,9

Wenn auch der prozentuale Anteil Hamburgs im Abnehmen begriffen war[3], so hätte im Durchschnitt dieser letzten Friedensjahre die einzige Stadt Hamburg etwa 10% des Gesamtwertes der Ausfuhr Schwedens erhalten. Hamburg hätte nach dieser Berechnung in allen vier Jahren mehr aus Schweden erhalten, als das ganze Dänemark, mit dem der schwedische Nachbarverkehr doch außerordentlich stark ist. Und das, obwohl Deutschland

[1] Gesamteigenhandel.

[2] Zum Friedenskurse 100 : 112 umgerechnet.

[3] Man vergleiche die graphische Darstellung auf Seite 7.

nicht der Hauptabnehmer schwedischer Produkte ist, obwohl zudem sein Haupteinfuhrartikel, das Eisenerz, nicht über Hamburg geht. Die Bedeutung unserer Hansestadt für den schwedischen Absatz tritt aus dieser statistischen Feststellung deutlicher hervor, als es durch eine lange Erörterung geschehen kann, und diese Zahlen sollten schwedische Kreise nachdenklich stimmen, die jetzt triumphierend beraten, wie sie das „Erbe Hamburgs“ am besten antreten können. Abgesehen davon, daß Hamburg keineswegs „tot“ ist, und bei einigermaßen ausreichenden politischen Vorbedingungen sich bald wieder auf dem Weltmarkt orientiert und in die veränderten Verhältnisse eingearbeitet haben wird, dürfte es sich recht unangenehm fühlbar machen, wenn der vielfach mit dem großen Verkehr unbekannte, schwedische Kaufmann, statt einfache Geschäfte mit Hamburg abzuwickeln, nun plötzlich selbständig auf dem Weltmarkte auftreten soll. Und darüber muß man sich klar sein: Es handelt sich hier keineswegs nur um die in unserer Statistik wiedergegebenen Werte; der Hamburger Handel sandte gar manche Sendung direkt von Schweden in das ferne Land, die Schweden stolz unter direkter Ausfuhr nach Übersee registrieren konnte. Über diese Fragen wird jedoch im Abschnitt über die „Organisation des Warenhandels“ noch eingehender zu sprechen sein.

2. Überblick über die ausgeführten Waren.

Es ist gesagt, daß Hamburgs Einfuhr aus Schweden sich auf wenige Standardartikel beschränke. Welche Artikel sind dies? Die Hamburger Statistik faßt alle Waren in vier Hauptgruppen zusammen:

I. Verzehrungsgegenstände,
II. Rohstoffe und Halbfabrikate,
III. Manufakturwaren,
IV. Kunst- und Industrieerzeugnisse.

In dieser Zusammenstellung sind für das hier interessierende Gebiet die Zahlen folgende:

Die Einfuhr seewärts aus Schweden im Jahre 1913.

Verzehrungsgegenstände	1 389 760	Mark	65 239	Doppelzentner
Rohstoffe und Halbfabrikate .	55 484 160	„	4 388 428	„
Manufakturwaren	147 880	„	697	„
Kunst- u. Industrieerzeugnisse	31 456 800	„	646 848	„

Wollte man bei der Betrachtung diese Einteilung beibehalten, so würde man, wie obenstehende, übrigens charakteristische,

Tabelle für 1913 zeigt, Gruppen von sehr verschiedener Bedeutung nebeneinander stellen. Auch würde die an sich so auffallende Einheitlichkeit verwischt und der Überblick erschwert werden. Zweckmäßiger wird daher eine andere Zusammenstellung gewählt, die nach dem Grundstoffe, den die einzelnen Waren darstellen oder aus dem sie hergestellt sind. Zwei Gruppen ergeben sich da sofort, hinter denen alles übrige gänzlich zurücktritt. Die Wälder und Berge sind es, die Schwedens Nationalreichtum ausmachen, und ihre Produkte sind es denn auch vornehmlich, die es über Hamburg dem deutschen Verbraucher zuführte oder auf den Weltmarkt entsandte. Als „Rohstoffe und Halbfabrikate" und als „Kunst- und Industrieerzeugnisse" treten sie uns in den verschiedenen Stadien ihrer Entwicklung entgegen. Allein Eisen und Holz waren nach meinen Berechnungen mit mindestens 79,7 %[1] an dem Gesamtwerte dieser Einfuhr beteiligt.

α) Holzprodukte.

Die erste Hauptklasse der schwedischen Einfuhr bilden für Deutschland und insbesondere Hamburg das Holz und die Holzfabrikate. Zunächst das *Bau- und Nutzholz*[2] (3 571 020 Mark und 654 030 Mark). Wie bekannt, spielt in dem Holzhandel Norddeutschlands seit langem Lübeck die führende Rolle. Dies gilt auch besonders von den schwedischen Hölzern. Immerhin betrug Hamburgs Einfuhr an schwedischem Bauholz im Jahre 1913 rund 3½ Millionen Mark. Das war über die Hälfte der Hamburger Einfuhr in diesem Artikel, in dem übrigens eine Ausfuhr nicht stattfand. Gerade in den letzten Jahren vor dem Weltkriege hat diese Einfuhr sehr an Bedeutung gewonnen. Da Deutschlands Waldbestände überhaupt nicht allzu reichlich sind, außerdem durch verschiedene Industrien, besonders für Papierfabrikation, mehr als auf die Dauer erträglich in Anspruch genommen zu sein scheinen, dürfte die Einfuhr von Bauholz nach Deutschland und insbesondere auch nach Hamburg in Zukunft weiter stark

---

[1] Addiert man in der Hamburger Statistik von 1913 alle schwedischen Holzprodukte, so ergibt sich ein Gesamtwert von 40,55 Millionen Mark. Eine entsprechende Addition der Eisenprodukte ergibt einen Wert von 29,95 Millionen Mark; zusammen geben beide Posten einen Wert von 70,50 Millionen Mark, was einem Prozentsatz von 79,7 entspricht.

[2] Für das Folgende wird auf die Tabelle 1 auf Seite 7 verwiesen. Die im Texte hinter den Waren angeführten Zahlen geben den Einfuhrwert nach der Hamburger Statistik von 1913 an, entsprechend im folgenden Abschnitt den Ausfuhrwert.

zunehmen. Wenn auch zum Häuserbau in steigendem Maße andere Materialien verwandt werden, spielt doch das Holz auch heute noch infolge seiner spezifischen Eigenschaften eine bedeutungsvolle Rolle, und mit einer sehr verstärkten Nachfrage für die Wohnungsbauten, die in großem Maßstabe erforderlich sind, ist sicher zu rechnen. Das gleiche dürfte für die übrigen Nutzhölzer gelten, die 1913 mit 654 030 Mark vertreten waren.

Neben den Hölzern haben allmählich intensiver veredelte Holzprodukte steigende Bedeutung gewonnen. Weitaus an erster Stelle steht hier der *Holzstoff* (19468100 Mark). Noch in den achtziger Jahren ist die Einfuhr an Holzstoff verhältnismäßig unbedeutend. Später und zumal in den letzten zehn Jahren ist eine äußerst starke deutsche Einfuhrsteigerung wahrzunehmen. 1913 ist der Holzstoff mit 1 216 579 Doppelzentner = 19 468 100 Mark der bedeutendste schwedische Artikel auf dem Hamburger Markte. Die schwedische Einfuhr beträgt über die Hälfte der ganzen Einfuhr nach Hamburg. Sowohl mechanische Holzmasse, als auch in letzter Zeit chemische, die sogenannte Zellulose, die beide in der Statistik nicht getrennt aufgeführt werden, fanden über Hamburg ihren Weg nach Deutschland, wo sie weiter zu Papier verarbeitet wurde. Das Transitgeschäft war aber noch viel bedeutender. Schon die Tatsache zeigt dies, daß nach der Reichsstatistik 1913 nur für etwa $4^1/_2$ Millionen Mark aus Schweden eingeführt wurde. Da aber zudem die Einfuhr nicht nur über Hamburg erfolgte, ist klar ersichtlich, daß es sich bei den weitaus größten Mengen Holzstoff um Transitgeschäfte handelt. Daß Deutschland, obwohl zum Teil noch ein Zellstoff exportierendes Land, von Schweden solches importiert, ist übrigens aus der in dieser Branche sehr weit getriebenen Spezialisation zu erklären. Auch in Zukunft wird mit einer verstärkten Einfuhr schwedischen Holzstoffes nach Deutschland zu rechnen sein. Ob allerdings der Transithandel fernerhin eine große Rolle spielen wird, dürfte sehr zweifelhaft sein. In anderm Zusammenhange wird auf diese Frage zurückzukommen sein. Daß von Schwedens Seite aus keine Abnahme des Exports zu fürchten ist, liegt auf der Hand. Schweden verfügt über einen geradezu unerschöpflichen, wohlgepflegten Waldbestand; ist es doch nach Rußland das absolut, nach Finnland das verhältnismäßig reichste Holzland Europas. Und die zweite Vorbedingung ist ebenfalls in überreichem Maße erfüllt: Die Wasserkraft, die „weiße Kohle" Schwedens, wie man sie genannt hat, ist imstande, einer größeren Industrie Leben zu

verleihen, als Schwedens Bevölkerungszahl überhaupt zuläßt. Dazu ist die Beförderungsmöglichkeit des Rohmaterials zu den Fabriken eben durch den großen Wasserreichtum eine geradezu ideale zu nennen. Endlich soll auch das Schwefelvorkommen ergiebig genug sein, um die Herstellung des chemischen Zellstoffes sicherzustellen, bei der in Schweden übrigens auch heute noch daneben das ältere Natronverfahren zur Anwendung kommt.

Neben dem besprochenen Halbfabrikat bringt Schweden aber auch ansehnliche Mengen des Fertigfabrikates auf den Weltmarkt: *Papier* (9144980 Mark) und *Pappe* (512440 Mark), die heute allgemein vorzugsweise aus Holz hergestellt werden, nachdem mit dem allgemeinen Papierhunger die Zunahme des Lumpenangebotes nicht mehr hatte Schritt halten können. Schon 1853 erwähnt die Hamburger Statistik unter der noch recht geringen Anzahl aus Schweden angekommener Waren: „Papier 25 Packen: 880 Mark bco.“ Seitdem hat die Einfuhr stark zugenommen und betrug in den letzten Jahren über 9 Millionen Mark. Der größte Teil ging über Hamburg in ein drittes Land. 1913 lieferte Schweden Hamburg am meisten Papier. An zweiter Stelle stand Norwegen. Bei der Einfuhr von Pappe war unter den ausländischen Zufuhren die finnische stärker vertreten. Schweden, Norwegen, Finnland beginnen überhaupt auf dem Weltmarkt eine beherrschende Rolle zu spielen und dies wird in Zukunft noch mehr der Fall sein, da den alten Papierländern die Rohstoffe immer mehr mangeln. Heute allerdings sind die Zahlen der Letztgenannten noch bedeutender, aber England ist schon lange auf Import von Holz und Holzmasse angewiesen. Frankreich verliert offensichtlich an Bedeutung, und wie es mit Deutschland steht, zeigt die eine Tatsache, daß eine Fabrik am Main schon jahrelang Holz aus Finnland bezog und nach Aussage des Direktors viel billiger damit arbeitete als andere Fabriken, die deutsches Holz vom Schwarzwald konsumierten. Die Papierländer der neuen Welt scheinen zwar noch entwicklungsfähig zu sein, aber auch diese zeigen schon in den Anfängen ihre Begrenzung. Nach der Union wird zur Holzmasse- und damit Papierfabrikation Holz aus Kanada importiert, und Kanada hält diesen Export für so bedenklich für seine eigene Produktion, daß es diese durch einen Zoll schützen zu müssen glaubt. Aus allem ist zu schließen, daß die drei nordischen Papierländer, und besonders Schweden sehr gute Zukunftsaussichten haben. Es hat zudem überhaupt den Anschein, als ob, auch von dem stetig wachsenden Bedarf an Druckpapier abgesehen, das Papier auf immer weiteren

Gebieten zur Anwendung gelangen soll. Von Bedeutung könnte hier eine Erfindung werden, über die kürzlich aus Finnland berichtet wurde. Es ist gelungen, aus Torf eine Papiermasse herzustellen. Aber auch für den Fall, daß eine sich hierauf aufbauende Industrie rentabel sein würde, würde das Holz noch lange als Papierrohprodukt eine entscheidende Rolle spielen und auch in diesem Falle Schweden, das sich schon lange vergebens nach einer Verwertungsmöglichkeit seiner gewaltigen Mooröden umsieht, nicht am schlechtesten dastehen. — Dieser Zweig des schwedisch-hamburgischen Handels scheint also noch weiter entwicklungsfähig zu sein.

Das vom Papier Gesagte gilt auch insbesondere von den *Tapeten* (43240 Mark). In diesem Erzeugnis spielte die schwedische Einfuhr nach ihrem Werte für Hamburg die größte Rolle. Recht bedeutend war daneben auch die englische Einfuhr; eine Konkurrenz wird aber zwischen den Produkten beider Länder kaum stattgefunden haben, da es sich bei den schwedischen Tapeten um billigere Sorten handelte. Im allgemeinen ist übrigens die Billigkeit keine typische Eigenschaft schwedischer Waren, was, wie Prof. Heckscher in einem längeren Aufsatze[1] nachgewiesen hat, sowohl in den natürlichen Eigenschaften der Rohstoffe seinen Grund hat, als auch in der mehr auf das Technische als auf das Kaufmännische gerichteten Begabung des schwedischen Volkes. Seine Waren sind im allgemeinen erstklassig, aber auch dementsprechend im Preise. Das soll auch besonders von den Holzprodukten gelten.

Von den noch nicht erwähnten Artikeln sind zunächst zu nennen die *Fässer* (79190 Mark), die früher eine bedeutendere Rolle spielten als vor dem Kriege, und *Mobilien*. Die Einfuhrziffer der letzteren, die auffallende Schwankungen aufweist, betrug 1913 rund 100000 Mark (99720 Mark). Eine besonders große Bedeutung für Hamburg hatte diese Einfuhr nicht, zum wenigsten, wenn man einen Vergleich mit den entsprechenden Zahlen der Vereinigten Staaten und Großbritanniens zieht. Ebenfalls geringere Bedeutung kam den *Spielwaren* (33140 Mark) zu, die bei der schwedischen Einfuhr wohl unbedenklich zu den Holzfabrikaten gerechnet werden können. Der *Holzdraht*, ein Artikel, der bei der Zündholzfabrikation Anwendung findet und früher eine nicht unbedeutende Rolle spielte, ist heute nicht in der Statistik vertreten, wenigstens nicht im einzelnen aufgeführt.

[1] Heckscher, E. F.: Die schwedische Volkswirtschaft in ihren ausländischen Beziehungen. Süddeutsche Monatshefte, München 1915.

In der Einfuhr *„anderer Holzwaren“* (854620 Mark) kommt hingegen Schweden der größte Anteil zu; daneben spielen nur noch die Produkte der nordamerikanischen Union eine Rolle. Begünstigt wurde dieser Export durch die niedrigen Zollsätze auf grobe *Tischlerwaren*, deren Beibehaltung Schweden in den Handelsvertragsverhandlungen durchsetzte. Bei vielen Holzprodukten wird übrigens das aus der Hamburger Statistik gewonnene Bild ein falsches sein, da von ihr nicht erfaßte Quantitäten mit der Eisenbahn nach Hamburg gelangten. Die Versender zogen nämlich vielfach diesen Beförderungsweg vor, da sie von dem mit dem Seetransport verbundenen zweimaligen Umladen Beschädigung der Waren befürchteten.

Eine Mittelstellung zwischen Holz- und chemischen Fabrikaten endlich nehmen die *Zündhölzer* (5818040 Mark) ein, die aber doch wohl mit Rücksicht auf den Hauptstoff hierher zu rechnen sind. Die Einfuhr Hamburgs war hierin sehr bedeutend und in starker Steigerung begriffen. 1913 ist sie mit 91000 Doppelzentner und fast 6 Millionen Mark in der Statistik vertreten. In der schwedischen Ausfuhr nehmen die Zündhölzer eine seltsame Stellung ein: sie sind ein Holzprodukt, dessen Holz nicht aus Schweden stammt und ein chemisches Produkt, dessen Chemikalien ebenfalls nicht aus Schweden stammen. Das Espenholz, das vornehmlich für die Fabrikation in Betracht kommt, findet sich nicht in genügenden Mengen in Schweden. Die Haupteinfuhr kommt aus Finnland und Rußland; die Chemikalien, wie Paraffin, besonders aus Deutschland, auch über Hamburg. Obwohl diese Industrie, deren Produkte hauptsächlich nach England, Ostindien und Afrika gehen, auf ausländische Rohstoffe angewiesen ist, hat sie sich so arbeitskraftorientiert erwiesen, daß sie ihre Weltstellung behaupten und ständig verbessern konnte. Die Erklärung hierfür ist wohl besonders in dem Vorhandensein eines Stammes geschulter Arbeiter und in Schweden erfundener arbeitsparender Maschinen zu suchen. Von Hamburg aus wurde eine beträchtliche Menge des Imports weiter auf den Weltmarkt gesandt, augenscheinlich besonders nach Afrika und Nordamerika.

β) Montanprodukte.

Wer das Wirtschaftsleben Schwedens kennt, ist geneigt, bei den Montanerzeugnissen des Landes in erster Linie an das schwedische *Eisenerz* zu denken, von dessen Export vor dem Kriege dreiviertel auf Deutschland entfielen. Für unsere Schwerindustrie spielt es eine so bedeutsame Rolle, daß bei den

Handelsvertragsverhandlungen von 1911 ihm zuliebe die deutsche Steinindustrie geopfert wurde. Auch im Kriege wurde es als Kompensationsobjekt gegen die uns selbst mangelnde Kohle in sehr beträchtlichem Umfange eingeführt. Das Eisenerz ist wohl überhaupt der wichtigste schwedische Importartikel für Deutschland, mehr noch, als zahlenmäßig hervortritt, da es im Gegensatz zu den andern Waren nicht in genügendem Maße aus andern Ländern zu beschaffen ist. Dieses wichtige Erz nun, das bekanntermaßen im Kriege auch über Hamburg eingeführt wurde, ist in den „Tabellarischen Übersichten" für 1913 nur mit dem verschwindenden Betrage von 9000 Mark aufgeführt. Der Grund liegt auf der Hand. Die Rohware sucht auf dem billigsten Wege die sie benötigende Industrie auf, und diese Industrie liegt aus natürlichen Gründen bei uns im Rheinlande und Westfalen, wohin die Einfuhr besonders über Rotterdam und Emden erfolgte, an der deutschen Ostküste (Stettin, Lübeck), für die die denkbar günstigsten Verkehrsmöglichkeiten bestehen, und in Schlesien, wohin die Einfuhr über verschiedene Häfen, besonders über Stettin erfolgte. Hamburg wird an dieser Einfuhr wohl auch in Zukunft nie ein nennenswerter Anteil zufallen[1].

Die Ausfuhr von Eisenerz wird von schwedischen Volkswirten, besonders aber in den Kreisen der dortigen Industriellen, mit sehr gemischten Gefühlen betrachtet. Man stützt fremde Industrieen durch den Reichtum des eigenen Landes, und der Wunsch ist verständlich, selbst den Gewinn aus der Veredelung zu ziehen. Durch technische Erfindungen ist nun seit einigen Jahren das Problem der Eisenerzeugung ohne Kohleverbrauch gelöst, und somit die theoretische Möglichkeit für Schweden vorhanden, selbst das Erz zu verarbeiten, aber die praktischen Schwierigkeiten einer solchen Ausbeutung im großen Stile sind so bedeutend, daß das Land wenigstens in absehbarer Zeit auf den Export von Erz angewiesen sein wird. Zurzeit hemmt noch der gänzliche Mangel an Kohle in Verbindung mit den ungünstigen klimatischen Verhältnissen, eine den sonstigen Voraussetzungen entsprechende Entwicklung der Eisengewinnung und Eisenverarbeitung.

Immerhin zeigt auch die Hamburger Einfuhrstatistik für die meisten Eisenprodukte während der letzten zehn Friedensjahre merkliche Steigerungen. Für *Roheisen* (1036000 Mark) und *Brucheisen* (17420 Mark) trifft dies weniger zu. Die schwedische

[1] Denkbar wäre allerdings, daß in oder bei Hamburg von Eisen verbrauchenden Industrien (Werften!) Hochofenanlagen errichtet würden.

Einfuhr trat weit hinter der englischen zurück. Doch zeigt ein Vergleich der Verhältnisse von Wert und Gewicht die Verschiedenheit der Qualitäten. Es handelt sich auch hier bei den schwedischen Produkten um hervorragend gute Ware, die nur zu solchen Zwecken Verwendung findet, für die die Industrie besonders hochwertiges Eisen benötigt. Der Grund für die hohe Qualität ist einmal in der günstigen chemischen Zusammensetzung der geförderten Erze zu suchen, besonders aber in der Art der Verarbeitung, die auch heute noch meist mit Hilfe von Holzkohle erfolgt.

In demselben guten Rufe stehen auch die folgenden Fabrikate: *Eisen in Stangen und Platten* (6469140 Mark). Hier ist die schwedische Einfuhr weitaus die größte, nach Wert und Gewicht betrug sie über die Hälfte der Gesamteinfuhr. Eine steigende Tendenz während der letzten Jahre läßt sich indessen nicht wahrnehmen. Die Ziffern weisen große Schwankungen auf, und 1903 war der Einfuhrwert höher als 1913.

Diese Schwankungen sind auch für die Einfuhr von *Eisendraht* (1972390 Mark), *eisernen Röhren* (34700 Mark) und *Eisenblechen* (9990 Mark) charakteristisch. In diesen Artikeln war die schwedische Einfuhr relativ recht gering, für Röhren und Eisenbleche auch absolut unbedeutend. Man rechnete vor dem Kriege mit einer bedeutenden Steigerung des Exports nach Deutschland infolge der im Handelsvertrage erreichten deutschen Zollherabsetzung von 6 auf 5 Mark.

Ein Spezialprodukt stellen die schwedischen *Nägel* (1403730 Mark) dar, die auch als Transitgut über Hamburg gegangen sind. Der Weiterexport scheint nach den verschiedensten Ländern gegangen zu sein. Eine starke und stetige Einfuhrsteigerung war bei den *„andern Eisenwaren“* (5133830 Mark) wahrzunehmen.

Stahl (7352030 Mark) stellte 1913 die höchste Wertziffer. Ein stetiges Steigen war seit den letzten Jahren zu beobachten, bei *Stahldraht* (303590 Mark), *Stahlblechen und Platten* (246220 Mark) hingegen wieder ein auffallendes Schwanken der nicht bedeutenden Einfuhrziffern.

Wenn die Natur des Landes dem ersten Stadium der Eisenindustrie, der Eisen- und Stahlgewinnung aus dem Erze große Schwierigkeiten entgegenstellte, so ist das für die letzten Stadien nicht der Fall. Im Gegenteil wird eine weitere Veredelung im hervorragenden Maße durch die Natur begünstigt; stehen Schweden doch die gewaltigen Wasserfälle zur Verfügung. Zwar setzen die an sich geringe Bevölkerungszahl und die politischen Bedenken,

die gegen eine bedeutende Heranziehung fremder Arbeiter sprechen, der industriellen Entwicklung engere Grenzen als andern Ländern, deren Natur auf solche Betätigung hinweist, und diese Erwägung wird die Annahme berechtigt erscheinen lassen, daß Schweden, will es sich nicht zersplittern, stets eine größere Zahl verschiedener Eisenindustrieprodukte einführen als ausführen wird. Es muß sich auf diese Spezialisierung auf bestimmte Erzeugnisse einstellen. Solche Spezialprodukte stellen nun die nach Hamburg gelangten *Maschinen* (Nähmaschinen: 11210 Mark, andere Maschinen 5573020 Mark) und andere Eisenprodukte dar. Daß die Zahlen gegenüber der Ausfuhr Hamburgs und den Einfuhren der andern großen Eisenländer verschwindend klein sind, scheint bei der Jugend der schwedischen Eisenindustrie nicht erstaunlich. Unter den Maschinen sind es besonders landwirtschaftliche, in erster Linie Meiereimaschinen und besonders Separatoren. Diese gelangen vornehmlich von der A/B. Separator in Stockholm zur Ausfuhr, die in Hamburg, wie in andern europäischen Plätzen, eine Filiale besitzt. Der Export war ständig steigend, und die Maschinen standen in sehr gutem Rufe. Noch auffallender ist die Entwicklung der Einfuhr schwedischer *Akkumulatoren* (111750 Mark) nach Hamburg. 1908 von der Statistik gar nicht erwähnt, steigt die Einfuhr in den nächsten drei Jahren auf 7000, 8000 und 61000 Mark. 1913 beträgt sie 112000 Mark. Natürlich lassen sich aus diesen verhältnismäßig sehr kleinen Zahlen keine weitgehenden Schlüsse ziehen, aber im Zusammenhang mit andern sind sie dennoch bezeichnend. Neben Maschinen und Maschinenteilen verdienen von andern Fertigfabrikaten aus Eisen *Telegraphenapparate* (82750 Mark) und *Bogenlampen* (145120 Mark) Erwähnung.

Die Einfuhr an andern Metallen und Waren aus solchen war nicht sehr bedeutend. Früher spielte für Schwedens Volkswirtschaft das *Kupfer* (1719450 Mark) eine hervorragende Rolle. Man hat behauptet, daß durch die Kupferproduktion, die besonders bei Falun im „Stora Kopparberget“ stattfand, die schwedische Großmachtperiode überhaupt erst ermöglicht wurde[1]. Heute ist die Kupferförderung sehr unbedeutend, die Lager sind größtenteils erschöpft. In Falun ist Kupfer nicht mehr das Endprodukt, sondern *Kupfervitriol* (31670 Mark), das besonders als Mittel gegen schädliche Insekten in Weinländer verschickt wird. Auch nach Hamburg fand eine Ausfuhr statt. In neuerer

[1] Siehe das zitierte Buch von J. Holm.

Zeit nimmt aber auch die Kupfergewinnung wieder größeren Umfang an und zwar auf Grund einer ausländischen Einfuhr von kupferhaltigem Schwefelkies. Es ist sogar ein steigender Export nach Hamburg wahrzunehmen, dem allerdings ein größerer Import gegenübersteht.

Zinkerz (319570 Mark) und *Zink* (348570 Mark) sind ebenfalls exportiert worden, obwohl die eigene Produktion den inneren Bedarf nicht zu decken vermochte. Auch *Messing* und *Gelbmetall* (932920 Mark), *Blei* (81450 Mark), *Bronze* (30310 Mark), *Zinn* (33920 Mark) und in letzter Zeit *Aluminium* (57490 Mark) und aus diesen Metallen hergestellte Waren wurden eingeführt, jedoch die meisten Artikel nur in sehr kleinen Mengen. Am wichtigsten war unter den Metallwaren der Import an *Kupfer-* und *Messingwaren* (820720 Mark). *Kalziumkarbid* (212700 Mark), dessen Export nach schwedischer Angabe vor dem Kriege gänzlich in deutschen Händen lag, ist in der Statistik nur mit geringen Zahlen vertreten und erscheint gegenüber der Einfuhr aus Norwegen unwichtig.

γ) Andere Produkte.

Nach der Besprechung der Holz- und Montanprodukte, die Schweden nach Hamburg sandte, ist auf die dritte und letzte Gruppe einzugehen, in der alles übrige zusammengefaßt werden soll. Hier findet sich natürlich auch, wie in allen zuverlässigen Handelsstatistiken, sehr viel „Kleinkram", um mit Harms zu sprechen. Von stärkerer Bedeutung sind hier nur drei Gruppen:

1. Zunächst die *Steine* (5133180 Mark). Steine hat Schweden bekanntlich mehr als ihm lieb ist. An einigen Küstenstreifen, an denen sich besonders brauchbare Steinsorten vorfinden, hat sich eine Hacksteinindustrie entwickelt, in erster Linie für *Pflastersteine* (3023450 Mark). In der Geschichte der schwedisch-deutschen Handelsverträge haben diese eine hervorragende Rolle gespielt. Deutschland hat ja ebenfalls eine (besonders nach Österreich exportierende) Pflastersteinindustrie, hauptsächlich in Sachsen und Bayern. Diese hatte von jeher einen schwierigen Stand gegenüber der ausländischen Konkurrenz und hatte gehofft, daß bei den Verhandlungen mit Schweden auch ihr einmal der „Schutz der nationalen Arbeit" zugute käme. Aber Schweden spielte dieser deutschen Forderung gegenüber mit der Drohung eines empfindlichen Eisenerzzolles, und die Steinindustrie zog den kürzeren: die Pflastersteine

wurden zollfrei. Es hat überhaupt den Anschein, als ob Deutschland mit diesem Vertrag, über dessen Formschönheit man sich allgemein einig war, sehr viel schlechter abgeschnitten hat, als den allerdings in Hinblick auf die vorhergehende schwedische Zollerhöhung nicht glänzenden Voraussetzungen entsprach, und es ist zu hoffen, daß die Regierung, die in Zukunft die Handelspolitik leiten wird, eine glücklichere Hand hat, besser noch, gänzlich mit dem Prohibitiv-System bricht, wenn dies die politische Lage zuläßt. Keineswegs scheinen mir allerdings bei einer Frage, wie der des Steinzolles, die Interessen der Reedereien eine ausschlaggebende Rolle spielen zu dürfen, wie dies bei der Debatte über den deutsch-schwedischen Handelsvertrag 1911 Staatssekretär Dellbrück im Reichstage zum Ausdruck brachte, und wie es in einigen Pressestimmen zuweilen gefordert wurde und noch wird. Die Schiffahrt hat selbstverständlich an jedem Handel Interesse, und Hamburg kann es — wenigstens für die nächste Zukunft — völlig gleichgültig sein, ob die durch seine Häfen vermittelte Wareneinfuhr die deutsche Industrie lahmlegt. Je mehr Waren, desto besser; in welcher Richtung, ist gleichgültig! Handel und Schiffahrt dürfen nicht zum Selbstzweck erhoben werden; sie dienen nur der Güterverteilung, die in der denkbar billigsten Weise durch sie zu erfolgen hat. Anders steht es natürlich mit einem andern Grunde, der für die Pflastersteinzollfreiheit angeführt wurde, nämlich den, daß die norddeutschen Städte sich viel vorteilhafter ständen bei dem Bezuge des billigeren und besseren schwedischen Materials. Es scheint sich um sehr bedeutende Summen zu handeln. Der Königsberger Magistrat gab z. B. an, bei der Verhinderung der schwedischen Steineinfuhr mit einer jährlichen Mehrausgabe von 40000 Mark rechnen zu müssen, und andere Städte beurteilten die Lage ähnlich. Hamburg, das infolge der Billigkeit des Wasserweges, die besonders bei dem hohen spezifischen Gewicht dieses Materials eine bedeutende Rolle spielt, für die schwedischen Steine ein konsumtionsfähiges Hinterland besitzt, kann natürlich mit der erfolgten Regelung nur zufrieden sein, was aber an sich noch nicht, wie gezeigt, für eine günstige Beurteilung spricht. Die Einfuhr Hamburgs in dem genannten Artikel erreichte 1913 mit einem Werte von über 3 Millionen Mark den höchsten Stand. Die daneben erfolgende Einfuhr aus Norwegen und Dänemark verdient ihr gegenüber kaum Beachtung. Anders ist es mit den *Sand- und Granitsteinen* (194370 Mark) und besonders mit den *Mauersteinen* (113260 Mark) und dem *Zement* (1263720 Mark). Die

Einfuhr an Zement weist zwar in den letzten Jahren eine starke Steigerung auf, und auf schwedischer Seite wird der Grund zu einer geringeren Zufuhr in der Zukunft nicht liegen, aber es ist fraglich, ob der deutsche Markt bei der schon lange herrschenden Überproduktion und den unerquicklichen Verhältnissen dieser Industrie aufnahmefähig genug und ob anderseits ein Transitverkehr rentabel sein wird.

2. Die „*Verzehrungsgegenstände*“ (1834010 Mark), die von Schweden nach Hamburg gelangen, spielen eine sehr geringe Rolle, wie ja Schweden nie für die deutsche Ernährung eine nennenswerte Bedeutung gehabt hat. Bonde erwähnt mit verhältnismäßig hohen Beträgen *Roggen* und *Roggenmehl* den höchsten, die er überhaupt anführen kann. Import von schwedischem Roggen findet heute gar nicht mehr statt, nur wenig *Hafer* (66830 Mark), *Saatweizen* (10880 Mark), *Wicken* (16310 Mark), *Butter* (41930 Mark) und *Schmalz* (51610 Mark), die von Schweden direkt oder indirekt besonders nach England gingen, waren bei uns zeitweise recht gesucht, verschwanden aber von dem Markte, als man ihrer in größeren Mengen bedurfte. Auch frisches *Fleisch* (90620 Mark) wurde wenig exportiert, am meisten unter Lebensmitteln noch *Fische* (61340 Mark). Die Ausfuhr nach Altona, das wirtschaftlich ja stets mit Hamburg eine Einheit bildete, war bedeutender.

3. *Tierische Nebenprodukte* (2632460 Mark). Auch in Zukunft wird Schweden eine nennenswerte Bedeutung für die Ernährung des deutschen Volkes nicht zukommen. Wie sehr Schweden selbst in dieser Hinsicht vom Auslande abhängig ist, haben die Kriegsjahre zur Genüge gezeigt. Jedoch ist in Schweden innerhalb der Landwirtschaft eine Tendenz ersichtlich, Dänemark in der Pflege der Viehzucht nachzueifern, auf Kosten des früher exportierenden Ackerbaues. Sie äußerte sich für Deutschland in einigem Umfange nur in gewissen Nebenprodukten: in dem Angebot von *Gedärmen* (119600 Mark) und besonders von *Häuten*. Wie dies für den Häutemarkt typisch ist, ist hier die Entwicklung großen Schwankungen unterworfen. Die Nachfrage nach schwedischen Häuten ist zeitweise sehr stark gewesen, so stark, daß die Sachverständigenberichte der Hamburger Handelskammer sie erwähnenswert fanden. Das sagt viel, denn sonst wird der Handel mit Schweden in diesen Berichten höchstens in Nebensätzen erwähnt, was bei ihrer großen Redseligkeit, wenn es sich um Mexiko oder Kuba handelt, etwas sonderbar anmutet.

Eine große Zukunft ist der schwedischen Häuteeinfuhr keineswegs zu prophezeien. Der innere Markt Schwedens nimmt immer noch selbst die eigene Rohware in Anspruch; hat sich doch die Lederindustrie, besonders die Schuhfabrikation, dort kräftig entwickelt. Auch in der Vergangenheit ist der Absatz tatsächlich nicht bedeutend gewesen und wurde — das gilt in erster Linie für *Rosshäute* (182570 Mark) und *Rindshäute* (1123530 Mark), aber auch für *Kalbfelle* (1160160 Mark) — von dem der Hauptkonkurrenten, besonders Argentinien, weit übertroffen.

4. *Ausserhalb stehende Waren* (2862850 Mark). Außerhalb dieser drei Sammelgruppen stehend sind bei der schwedischen Einfuhr nach Hamburg zu nennen: *Chlorsaures Kali* (147430 Mark) und *Kalksalpeter* (366050 Mark), *Gerbstoffextrakte* (250740 Mark), *Glaswaren* (462240 Mark), *Gummischuhe* (599450 Mark).

Die zuletztgenannten Industrieprodukte stehen in sehr gutem Rufe.

d) Die schwedische Einfuhr aus Hamburg.

1. Umfang und verhältnismäßige Bedeutung.

Wenn man entsprechend der voraufgegangenen Betrachtung der schwedischen Ausfuhr nach Hamburg zunächst nach der Bedeutung Deutschlands für die Deckung des schwedischen Bedarfs an ausländischen Waren fragt, so ist die Antwort, die die schwedische Statistik erteilt, hier eine für Deutschland viel günstigere:

Einfuhr nach Schweden in Kronen aus:

	1910	1911	1912	1913
Deutschland.....	229 849 719	240 359 071	278 857 398	289 902 490
Großbritannien..	163 920 077	160 746 484	188 893 735	206 801 112
U. S. A.....	52 670 829	54 655 213	60 458 245	76 585 150
Dänemark	44 964 768	46 456 947	49 634 759	53 679 832

Wenn die schwedischen Ausfuhrziffern vergleichsweise herangezogen werden, sieht man, daß also nicht nur die deutsche Handelsbilanz Schweden gegenüber stark aktiv war, sondern es überwog auch Deutschlands Ausfuhr die Englands so stark, daß das Zurückbleiben in der Einfuhr mehr als aufgewogen wurde und Deutschland mit 28,2 Prozent des Wertes den größten Totalumsatz mit Schweden zu verzeichnen hatte, während England mit 26,7 Prozent folgte. Dieses Vorrücken Deutschlands gegenüber seinem Konkurrenten war erst eine Erscheinung der letzten Jahre vor dem Kriege. Auf dem Überwiegen unserer Ausfuhr

über die Einfuhr beruhte, wie bereits angedeutet wurde, zum Teil die überlegene Stellung Schwedens in den Handelsvertragsverhandlungen.

Wenn schon im voraufgegangenen Abschnitte festgestellt werden mußte, daß die deutsche Statistik versagt, wenn nach der verhältnismäßigen Bedeutung Hamburgs im Rahmen des schwedisch-deutschen Gesamtumsatzes gefragt wird, so ist dieses hier noch mehr der Fall, da der Transithandel in der Richtung nach Schweden zweifelsohne lebhafter war, als in der umgekehrten. Ein Versuch, etwa aus den „tabellarischen Übersichten" die Transitmengen zu errechnen und diese von der hamburgischen Ausfuhr in Abzug zu bringen, ist durch die Fülle solcher Angaben, die sich sowohl auf deutsche wie ausländische Waren beziehen können, von vornherein zum Scheitern verurteilt. Es muß also auch hier von einer solchen Berechnung Abstand genommen werden, und es seien die Zahlen nur zur ungefähren Orientierung einander gegenübergestellt.

Schwedische Einfuhr in Millionen Mark aus:

	1911	1912	1913
Deutschland (nach deutscher Statistik)[1]	218,0	223,0	264,0
(nach schwedischer Statistik)[2] .	267,2	306,8	324,7
Hamburg (nach hamburgischer Statistik)	104,6	114,6	124,8

Der Grund für den erstaunlich großen Unterschied der deutschen und schwedischen Angaben ist außer in der Verschiedenheit der Wertermittlungen und andern Gründen, die die Handelsstatistiken zweier Länder nie in volle Übereinstimmung kommen lassen, darin zu suchen, daß die deutsche Statistik eben nicht die hamburgischen Transitwaren aufführt, die in der schwedischen unter „Einfuhr aus Deutschland" verzeichnet sind. Der Unterschied zwischen den Angaben beider Länder würde also, wenn man sich auf solche Berechnungen einlassen wollte, etwa besagen, daß etwa die Hälfte der hamburgischen Waren Transitgüter waren.

Aber im Hinblick auf die vielen möglichen Fehlerquellen kann solche Berechnung, zumal, wenn sie das Verhältnis noch genauer bestimmen wollte, das Prädikat der Zuverlässigkeit keineswegs beanspruchen! Erheblich günstiger steht es mit der Berechnung des hamburgischen Anteils an der schwedischen Gesamteinfuhr, wenn auch hier natürlich nicht erwartet werden

[1] Gesamteigenhandel.
[2] Zum Friedenskurse 100 : 112 umgerechnet.

darf, daß man ein mit der Wirklichkeit bis ins kleinste übereinstimmendes Resultat erhält.

In Millionen Kronen:

	1910	1911	1912	1913
Schwedens Gesamteinfuhr.....	669,2	690,4	782,9	864,5
Schwedens Einfuhr aus Hamburg.	89,8	93,4	102,3	111,4

Der Prozentsatz ist, wie hieraus hervorgeht, in der Einfuhr nach Schweden für Hamburg noch günstiger als in der Ausfuhr. Über 13 Prozent der Gesamteinfuhr Schwedens kam 1913 aus Hamburg. Das im vorigen Abschnitte über die Bedeutung Hamburgs für die schwedische Volkswirtschaft Gesagte findet in diesen Zahlen seine Bekräftigung.

Bemerkenswert ist endlich die Stellung, die Schweden im Rahmen des gesamten Hamburger Exportes einnimmt. Während es im Werte der Einfuhr nach Hamburg die neunte Stelle einnahm, stand es im Werte der Ausfuhr aus Hamburg an siebter, unter den europäischen Ländern in beiden Fällen an dritter Stelle. Nur England und Rußland hatten einen größeren Gesamtumsatz mit Hamburg.

2. Überblick über die eingeführten Waren.

Nach der Hamburger Statistik gliedert sich die Ausfuhr nach Schweden wie folgt:

Die Ausfuhr seewärts nach Schweden im Jahre 1913

Verzehrungsgegenstände ...	41 020 160	Mark[1]	1 030 388	Doppelzentner
Rohstoffe und Halbfabrikate	70 377 240	„	2 010 069	„
Manufakturwaren.....	4 392 270	„	10 793	„
Kunst- u. Industrieerzeugnisse	8 982 500	„	86 307	„

Ebensowenig wie bei der Besprechung der entgegengesetzten Warenbewegung kann hier diese Gruppierung zugrunde gelegt werden; sie ist vom Standpunkte der modernen Warenkunde überholt. Da anderseits durchaus nicht irgendwelche Hauptstoffe eine überwiegende Stellung einnehmen, so wird die Einteilung am zweckmäßigsten nach der Scheidung in organische und anorganische Waren erfolgen. Eine Gruppierung nach der Herkunft, also in Transitgüter und deutsche Erzeugnisse, ist, wenngleich wünschenswert, nicht durchführbar, da es bei sehr

[1] Die Tatsache, daß die Gewichtssumme der Ausfuhr geringer ist als die der Einfuhr, erklärt sich aus dem Überwiegen minder wertvoller, aber desto schwererer Rohstoffe (Pflastersteine) und Halbfabrikate innerhalb der letzteren.

vielen der angeführten Kategorien nicht ersichtlich ist, ob es sich um Waren der ersten oder zweiten Gruppe handelt oder um beide. Bei der gewählten Anordnung ist allerdings auch die Zusammenfassung von solchen Kategorien nicht zu vermeiden, die sowohl organische wie anorganische Waren enthalten können, doch kommt diesen keine große Bedeutung zu[1].

α) Organische Waren.

1. Unter den organischen Waren sind zuerst die *Nahrungsmittel* (17534680 Mark) zu nennen. Hier spielten unter den pflanzlichen Produkten die verschiedenen Getreidesorten (8452390 Mark) die Hauptrolle. Schweden ist, wie die meisten europäischen Länder, für seinen Bedarf heute auf den Import angewiesen. In wie hohem Maße dieses der Fall ist, haben die Kriegsjahre zur Genüge gezeigt. Besonders gilt dies vom Weizen (5698080 Mark), für den in Schweden so wenig geeigneter Boden zur Verfügung steht, daß die schwedische Landwirtschaft nur etwa die Hälfte des Konsums befriedigen konnte. Die Hamburger Ausfuhr nach Schweden betrug 1913 5,7 Millionen Mark. Weizenmehl, das unter den Mahlprodukten den ersten Platz einnahm, wurde im Betrag von 0,8 Millionen Mark (827320 Mark) importiert. Für die andern Getreidesorten und Produkte aus ihnen sind die in der Statistik aufgeführten Werte viel geringer; zu nennen ist noch der Mais (1518250 Mark). Roggen (379140 Mark) gelangte nur wenig über Hamburg nach dem Norden. Der schwedische Bedarf an ausländischem Roggen, der übrigens nicht allzu bedeutend war, wurde, soweit Deutschland in Betracht kam, durch das östliche Preußen gedeckt, eine Folge des Einfuhrscheinsystems.

Eine große Bedeutung kam den Obst- und Südfrüchten zu (3838490 Mark). Für weite Gebiete Nordeuropas war Hamburg der Einfuhrhafen, besonders für Apfelsinen (675720 Mark). In ganzen Dampferladungen gelangten sie in den Elbhafen, der die Verteilung übernahm. Alle Sorten waren vertreten, nächst den Apfelsinen besonders Mandeln (631770 Mark) und Zitronen (212660 Mark). Ferner sind zu nennen Nüsse (264510 Mark), vom Obst getrocknete Pflaumen (465720 Mark), Äpfel und Birnen (210820 Mark), aber auch frisches Obst (230010 Mark). Geringe Werte stellen Zuckerwaren (206140 Mark), Hülsenfrüchte

[1] Für das Folgende wird auf die Tabelle 2 auf Seite 7 verwiesen. In der Gruppierung folge ich der zitierten Warenkunde von Hassak.

(119220 Mark), Stärke (40790 Mark), Brot und Teigwaren (33180 Mark).

Den pflanzlichen Nahrungsmitteln gegenüber war der Export an tierischen (1144620 Mark) gering, sowohl an Fleisch und Fleischwaren (276690 Mark) wie Molkereierzeugnissen (45290 Mark). Verhältnismäßig bedeutend war auffälligerweise nur die Ausfuhr an Fischen und Fischkonserven (498340 Mark), unter denen der Lachs mit 0,3 Millionen Mark (253720 Mark) vertreten war, sodann an Eiern (312580 Mark), es wird sich hier wohl um galizische handeln. Abschließend ist bei der wichtigen Gruppe „Nahrungsmittel" zu sagen, daß man sie bei einer Scheidung in deutsche und Transitwaren auf das Konto der letzteren setzen könnte, ohne die Gefahr wesentlicher Fehler.

2) Die *Genußmittel* (22521020 Mark) teilt man in drei Untergruppen, von denen die wichtigste von den narkotischen Genußmitteln (20796140 Mark) gebildet wird. An erster Stelle steht hier der Kaffee (16673220 Mark). Der Kaffeehandel erfreute sich in Hamburg einer besonderen Pflege. Es braucht nur an die Tatsache erinnert zu werden, daß hierfür seit 1887 der Terminhandel eingeführt ist und daß für die Lagerung und Verarbeitung die modernsten Einrichtungen bestehen. Den größten Teil des nach Schweden importierten Kaffees machten aber 1913 die hamburgischen Zufuhren nicht mehr aus; bezog es doch direkt aus Brasilien für 17,3, aus Mittel-Amerika für 2,1 Millionen Kronen. Immerhin ist es, auch von der absoluten Höhe der Einfuhrziffern abgesehen, bemerkenswert, daß vor dem Kriege jährlich auf jeden Kopf der schwedischen Bevölkerung für fast 3 Mark aus Hamburg bezogenen Kaffees kamen. Dem Kaffee gegenüber erscheinen die andern Zahlen recht gering, was bei der großen Bedeutung dieses Getränkes jedoch nicht zu bedeuten braucht, daß Hamburg für den Transitverkehr hier weniger in Betracht kam Für die sonst wichtigsten Genußmittel ist dies jedoch der Fall: Die Tee-Einfuhr erfolgte größtenteils über England, die Einfuhr an rohem Tabak (1727900 Mark) über Bremen. Immerhin nahmen der Tabak und die Tabakprodukte (624090 Mark) nach dem Kaffee den ersten Platz ein. Zigarren (272160 Mark) kamen vorzugsweise aus Hamburg, erfreuten sich doch die „Hamburger Zigarren" eines Weltrufs. Die Ausfuhr an Kakao (1560340 Mark) war ungefähr ebenso groß wie die an rohem Tabak.

Die zweite Untergruppe der Genußmittel bilden die Gewürze (928220 Mark), unter denen der Pfeffer (217810 Mark) besonders

erwähnt zu werden verdient. Die Zahlen sind jedoch auch für alle andern Gewürze verhältnismäßig sehr bedeutend.

Die dritte Untergruppe, die Getränke (796660 Mark), ist am schwächsten vertreten. Am wichtigsten ist der Wein (654610 Mark). Die geringe Wertsumme, die dem exportierten Bier zukommt (45200 Mark), zeigt, daß das in Schweden gern und viel getrunkene „Hamburger Øl" nicht aus Hamburg kam.

Bei der Gruppe der Genußmittel wird es sich fast ausschließlich um Transitwaren handeln.

3. Die folgende Hauptgruppe umfaßt die *Öle*, *Fettwaren* und *Wachse* (8490970 Mark). Hier kommt hauptsächlich die Speisefettproduktion in Betracht, daneben Rohprodukte der Seifenindustrie. Für Margarine zeigt die Statistik die höchste Ausfuhrziffer dieser Gruppe (2705670 Mark). Dieses Nahrungsmittel hat auch für Schweden steigende Bedeutung gewonnen. Obwohl es große Fabriken besitzt, deren Erzeugnisse an Güte ihresgleichen kaum finden, ist die schwedische Ausfuhr stark gesunken, die Einfuhr aber im selben Maße gestiegen. Es ist wohl anzunehmen, daß die schwedische Produktion durch Anlage neuer oder Vergrößerung bereits bestehender Fabriken leistungsfähiger gestaltet wird und in Zukunft an Stelle der Margarine noch mehr als früher die Rohstoffe einführen wird, deren Ziffern im letzten Friedensjahrzehnt schon bedeutend gestiegen waren. An Kapital für industrielle Zwecke fehlt es heute ja nicht mehr!

Die Ausfuhr an pflanzlichen Ölen und Produkten aus Fetten (1476090 Mark), Klauenöl (891580 Mark), Firnis (100930 Mark) war ebenfalls bedeutend, wenn sie auch hinter den genannten Fetten zurückblieb.

Bei allen diesen Artikeln handelt es sich um ausländische Rohprodukte, doch ist die deutsche Industrie an der Veredelung beteiligt gewesen. Für die Ölindustrie spielte unter anderm Harburg eine Rolle.

4. *Ätherische Öle*, *Harze*, *Gummi und Kautschuk* (3058370 Mark). Hier stellen die Harze die größten Zahlen (1783880 Mark). Es wird sich besonders um amerikanische und französische Ware handeln. Schon 1913 war in dieser Gruppe die schwedische Einfuhr aus Amerika größer als die Gesamteinfuhr aus Deutschland, die wohl besonders auf Transithandel beruhte.

5. *Drogen und Chemikalien* (595220 Mark). Die Statistik gibt nur geringe Werte an. Der Grund ist gewiß hauptsächlich in der Bevorzugung anderer Transportwege zu suchen; z. B. ist

anzunehmen, daß Hamburg in Parfümerien mit Schweden ein größeres Geschäft gemacht hat, als die Statistik angibt, für 52750 Mark. So könnte sich auch die Tatsache erklären, daß die Ausfuhr seewärts gegen frühere Jahre so stark zurückgegangen war. Hier kommt Transithandel kaum in Betracht.

6. *Organische Farb- und Gerbstoffe* (1716750 Mark). Zu nennen ist der Export an verschiedenen, besonders exotischen Farb- und Gerbmitteln, in erster Linie an Dividivi (987320 Mark). Organische Farbstoffe, insbesondere die Anilinfarben (292600 Mark), sind erstaunlicherweise mit nur sehr geringen Werten vertreten. Beim Zusammenschluß unserer deutschen Farbenfabriken ist der Grund wohl vor allem im direkten Export seitens der Kartelle via Rotterdam unter Umgehung Hamburgs zu suchen. Schweden stellt bisher Teerfarben noch gar nicht her. Die organische Chemie erfreut sich dort, wie behauptet wird (Guinchard: „Sveriges land och folk"), überhaupt nicht derselben Pflege, die der anorganischen zuteil wird. Transitverkehr und Ausfuhr deutscher Waren stehen hier nebeneinander.

7. *Holz* (2243280 Mark). Für über 2 Millionen Mark Holz ging 1913 von Hamburg nach Schweden. Es handelte sich hier natürlich nicht um solche Rohhölzer, über die Schweden selbst in großem Umfange verfügt. Es waren fast ausschließlich, vom Eichenholz (306020 Mark) abgesehen, tropische Sorten, wie Korkholz (325970 Mark), Mahagoniholz (254280 Mark), Teakholz (25370 Mark). Von veredelten Holzprodukten sind Furniere (125360 Mark) und Linoleum (221720 Mark) zu nennen.

In dieser Gruppe halten sich deutsche und Transitgüter ungefähr die Wage.

8. Unter den pflanzlichen *Faserstoffen* (14114140 Mark) tritt die Baumwolle entscheidend hervor (10244260 Mark). Natürlich liegt Transithandel zugrunde.

Der Transitverkehr hatte auch in dieser Ware schon vor dem Kriege gelitten. Die Haupteinfuhr an Baumwolle, die besonders was einfachere Stoffe anbelangt, in Schweden in steigendem Um, fange verarbeitet wird, kam direkt aus den Produktionsländern, in erster Linie aus Nordamerika. Bedeutend war auch die Ausfuhr an Jute (2722970 Mark), die auf dem Hamburger Markte eine wichtige Rolle spielte, und an Manillahanf (752540 Mark). Unter den tierischen Faserstoffen (2353590 Mark) ist mit großer Zahl die Schafwolle (1820960 Mark) zu nennen. Wie in vielen europäischen Ländern, ist auch in Schweden die Schafzucht unter dem Drucke der unter günstigeren Bedingungen arbeitenden

überseeischen Konkurrenz stark zurückgegangen. Die Einfuhr geschah vor dem Kriege größtenteils indirekt, besonders über England, über Deutschland erst in zweiter Linie. Auch in die Versorgung Schwedens mit Garnen (1276410 Mark) und Geweben (3836550 Mk.) teilten sich England und Deutschland. Hier aber hatte Deutschland den Vorsprung, abgesehen von Baumwollgeweben, in denen ja England Unerreichtes leistet.

In der Manufakturwarenbranche handelt es sich um einen Produktionszweig, bei dem die Beschränktheit des inneren Marktes für Schweden eine wesentliche Hemmung bedeutet. Spezialisation und Herstellung mancher neuer Produkte werden durch die Konkurrenz des Auslandes auch heute noch verhindert, das auch in diesen Zweigen die Vorteile der Massenproduktion wahrnehmen kann. Sodann arbeitete Deutschland im Vergleich zu Schweden mit höherer Technik und vieljähriger Erfahrung. Dieses würde auch nach dem Kriege, eine ruhige Entwicklung vorausgesetzt, einen guten Absatz nach Skandinavien garantieren. Natürlich ist auch die Gestaltung der Handelsvertragsverhältnisse zwischen den beiden Volkswirtschaften von entscheidender Bedeutung, wie auf allen Gebieten unserer Ausfuhr. Die Hamburger Statistik gibt auch auf diesem Gebiete zweifelsohne ein zu ungünstiges Bild. Wenn auch manche Manufakturwaren durch Reisende der Fabrikanten nach dem Auslande verkauft wurden, so sind doch sicher viele Artikel durch hamburgische Vermittlung nach Schweden gelangt, ohne aber Hamburg zu berühren; handelt es sich hier doch um Waren, die die höhere Eisenbahnfracht zu tragen imstande sind. — Die Hamburger Statistik nennt mit größeren Werten Woll- (748790 Mark) und Baumwollgarn (334230 Mark), sowie Stoffe aus diesen Waren, Säcke (307360 Mark), Frauenkleider (218200 Mark) und viele kleinere Artikel.

Zu den Faserstoffen und Erzeugnissen daraus gehören endlich auch die Erzeugnisse der Papierfabrikation (876570 Mark). Obwohl Schwedens Papierausfuhr in den letzten 40 Jahren auf das 75fache, die Halbstofferzeugung sogar auf das 225fache gestiegen ist, führte es 1913 sowohl Holzstoff (107460 Mark) wie Papier (387220 Mark) aus Hamburg ein. Der Grund ist die Spezialisation der deutschen Produktion, besonders in feineren Sorten. Die Papierausfuhr war aber 1913 geringer als 10 Jahre zuvor.

Im Rückblick auf diese ganze Gruppe ist festzustellen, daß die auch dem Werte nach weit bedeutendere Untergruppe der hierhergehörigen Rohstoffe aus Transitgütern bestand, während die Halb- und Fertigfabrikate deutsche Waren waren.

9. *Häute, Gedärme und Haare* (13857610 Mark). Wenn Schweden auch für 1 Million Mark Rindshäute auf den Hamburger Markt brachte, so bezog es doch gleichzeitig von dort mehr als den 10fachen Betrag an diesem Artikel, der hier weitaus an erster Stelle stand. Es liegt natürlich Transitverkehr vor; die Ware war argentinischen und vielleicht auch russischen Ursprungs. Einfuhrbedarf wird auch in Zukunft vorliegen, überstieg doch schon vor dem Kriege die Gesamteinfuhr nach Schweden die Ausfuhr um mehr als das Doppelte. Ebenso war die Hamburger Ausfuhr an Leder (1068530 Mark) und Lederwaren (105290 Mark) ziemlich bedeutend; auch Gedärme (214080 Mark) und Haare (87610 Mark) wurden exportiert. In dieser Gruppe überwiegen zweifelsohne die Transitgüter.

β) Anorganische Waren.

1. *Metalle* (12120500 Mark). Die Schwermetalle und Produkte aus ihnen (11770420 Mark) kommen hier fast ausschließlich in Betracht, zunächst das Eisen. Hier waren es weniger Roheisen (335680 Mark) und Eisen in Stangen und Platten (69650 Mark) als die mannigfaltigsten Fertigprodukte, die nach Schweden zur Ausfuhr gelangten. Unter den Eisenwaren nehmen den weitaus größten Raum die „verschiedenen“ (1002210 Mark) ein. Es wird sich keineswegs in erster Linie um Feineisenwaren handeln. Schweden importierte vielmehr vornehmlich solche Eisenwaren, zu deren Herstellung sein eigenes Eisen einfach zu gut war. Die früher in der Statistik durchgeführte Detaillierung in „feine und grobe“ Eisenwaren zeigt, daß dieses im besonderen auch für Hamburgs Ausfuhr nach Schweden galt. Unter „Eisen“ werden wohl auch am zweckmäßigsten die Maschinen genannt (2682450 Mark), die aus der Elbestadt ausgeführt wurden. Nähmaschinen (58460 Mark) werden besonders erwähnt; die Hauptrolle spielten aber auch hier die „verschiedenen“. Zu nennen sind außerdem Kabel (388610 Mark) und Motorwagen (565840 Mark). Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß Schweden auch in Zukunft viele Maschinen und ähnliche Erzeugnisse einführen wird; die Mannigfaltigkeit der deutschen Maschinenindustrie bedingt dieses.

Einen wichtigen Exportartikel bildete in letzter Zeit das Kupfer (3403900 Mark), das mit der schnellen Entwicklung der elektrischen Industrie in immer größeren Mengen zur Anwendung gelangte. Wie oben erwähnt, exportierte Schweden auch vor dem Kriege noch Kupfer, jedoch führte es aus Hamburg etwa

den doppelten Wert in diesem Metalle ein, da seine eigenen Lager so gut wie erschöpft sind. Die größten Kupfermengen bezog es jedoch aus der Union. Bei der hamburgischen Ausfuhr handelt es sich offenbar vielfach um Transitverkehr. Kupferdraht (564540 Mark) und Kupferwaren (395770 Mark) gelangten ebenfalls im hohen Maße zur Ausfuhr.

Die andern Schwermetalle und die Leichtmetalle (160590 Mark) sind viel schwächer vertreten. Zu nennen ist noch Zinn[1]. Bedeutend ist endlich auch der Posten „andere Metalle".

Für diese Gruppe kommt der Transithandel erst in zweiter Linie in Frage.

2. *Bildhauer- und Ornamentsteine, Baumaterialien, Schleif- und Poliermittel* (432380 Mark). Diese Gruppe ist sehr schwach vertreten, was bei dem Überfluß Schwedens an den wichtigsten dieser Waren nicht verwundern kann.

3. *Ton- und Glaswaren, Schreibmaterialien, Mineralfarben* (886350 Mark). Hier sind die Mineralfarben (412530 Mark) am wichtigsten, allerdings nicht mit so großen Werten vertreten, wie man erwarten sollte. Der Grund wird derselbe sein, wie bei den oben erwähnten organischen Farbstoffen. Wie groß Deutschlands Bedeutung für Schwedens Versorgung mit Farben war, geht aus der Tatsache hervor, daß von den 7,3 Millionen Kronen Farben und Farbstoffen, die das Land 1913 einführte, 5,3 Millionen Kronen aus Deutschland kamen. Unter den vielen genannten Farben ist bei den seewärts aus Hamburg ausgeführten Waren das *Zinkweiss* zu nennen. Da in Schweden die chemische Industrie trotz der guten Voraussetzungen durch die reichliche Wasserkraft noch wenig entwickelt ist, ist hier ein Gebiet, auf dem Deutschland sich nicht so leicht wird ausschalten lassen.

Die mit den Mineralfarben zu dieser Gruppe zusammengefaßten Waren sind weniger wichtig. Für die ganze Gruppe kommt Transithandel nicht in Betracht.

4. *Rohstoffe der chemischen Industrie* (412990 Mark). Hier ist das Salz zu nennen, das deutschen Ursprungs war (284070 Mark).

5. *Anorganische Produkte der chemischen Industrie* (13714530 Mark). In dieser Gruppe hat die Unterabteilung der Düngemittel die größten Werte aufzuweisen (11609820 Mark). Hier tritt wieder der Salpeter hervor (7522130 Mark), eine vor dem

[1] Zinndraht: 291100 Mark. Zinnwaren: 22940 Mark.

Kriege besonders wichtige Transitware, die hauptsächlich mit Segelschiffen von Chile nach Hamburg gelangte. Der direkte Import Schwedens war nicht bedeutend. Außer zur Düngung findet Salpeter in Schweden besonders in der Sprengstofffabrikation Verwendung. Während Superphosphat (12360 Mark) infolge der Entwicklung der schwedischen Industrie nicht in großem Umfange zur Ausfuhr gelangte, erreichte der Kalidünger (3858000 Mark) einen Ausfuhrwert von fast 4 Millionen Mark. Er ist wohl der Artikel, der unter allen Umständen ein sicheres Requisit der schwedisch-hamburgischen Warenverkehrsliste bleiben wird.

Neben den Düngemitteln sind in dieser Gruppe die Alkalien und Salze (2076550 Mark) zu nennen, die zusammengenommen etwa den halben Wert des Kalidüngers erreichten. Zu nennen sind kaustisches Kali (671690 Mark), Soda (331540 Mark) und Pottasche (324860 Mark). Der letztgenannte Stoff, der in der Glas-, Seifen- und Textilindustrie zur Anwendung gelangt, wird heute in Schweden kaum noch fabriziert.

In dieser Gruppe standen deutsche und Transitwaren nebeneinander.

6. *Mineralkohle und Mineralöle* (2670530 Mark). Ebenso, wie trotz der großen Bedeutung Hamburgs für Schwedens Export der wichtigste Exportartikel, das Eisenerz, nicht über Hamburg dem Konsum zugeführt wurde, kam auch Schwedens bedeutsamster Einfuhrartikel nicht über Hamburg, nämlich die Kohle. Es ist fast ausschließlich England, das Schweden mit Kohle und Koks versieht. 1913 kamen nur für 92000 Mark Kohle und Koks aus Hamburg dorthin von den fast 103 Millionen Kronen der schwedischen Gesamteinfuhr. In den letzten Jahren war, wie bekannt, das Verhältnis anders. Es ging während des ganzen Krieges Mineralkohle aus Hamburg nach schwedischen Häfen. Die Statistik schweigt zurzeit noch über die Zahlen, doch werden sie gewiß sehr ansehnlich sein.

Unter den Mineralölen (2519260 Mark) und verwandten Erzeugnissen ragen die Schmieröle (1516320 Mark), Schmier- und Putzmittel (176480 Mark) hervor. Bei ersteren wird es meist Transitgut sein, das nach Hamburg aus Rußland oder Nordamerika gelangte. Für Benzine gibt die Statistik nur geringe Werte an.

Erwähnenswert ist in dieser im ganzen sehr bedeutsamen Gruppe ferner das Paraffin (428900 Mark), das in der in Schweden ja so entwickelten Zündholzindustrie sowie zur Herstellung von Kerzen u. a. m. Verwendung findet. Sodann Ölkuchen (760360 Mark), der trotz der günstigen Entwicklung der schwedischen

Lein- und Rüböllindustrie nicht in genügendem Maße gewonnen wurde. Der Grund liegt wohl in der steigenden Pflege der Viehzucht.

An der Ausfuhr dieser Gruppe war wohl größtenteils die deutsche Industrie interessiert.

γ) Unbestimmte Waren.

In der Hamburger Statistik finden sich auch solche Artikel, die sich in keine der zwei Hauptklassen einordnen lassen, da die Waren beiderlei Art umfassen können. Ihr Gegenwert beträgt nur 304 730 Mark. Unter ihnen kommt noch den Knöpfen die größte Bedeutung zu (115 440 Mark).

e) Die Organisation des Warenhandels.

1. Der hamburgisch-schwedische Warenaustausch im allgemeinen.

Der Hamburger Handel ist älter als die deutsche Industrie, zum mindesten als ihre bedeutendsten Zweige. Er kannte durch seine Vertrautheit mit dem Weltmarkte die Voraussetzungen für bestimmte Produktionen, in erster Linie natürlich, soweit es sich um Waren handelte, für die ein Export in Frage kommen konnte, und so wirkte er anregend auf den Unternehmergeist des Landes. Wenn er hierbei auch natürlich nur sein eigenes Interesse im Auge hatte, wirkte dieses doch ungemein fördernd. Die Industrie wuchs durch die Möglichkeit des erweiterten Absatzes; manche Zweige konnten erst durch sie überhaupt ins Leben treten. Zu bedenken ist ferner, daß der Handel die nötigen Rohstoffe beschaffte, deren Import in steigendem Maße nötig wurde, je mannigfaltiger und kräftiger die Entwicklung fortschritt. Dieses führt zu der zweiten Seite der Förderung, die die einheimische Produktion durch den Handel erfährt: zum Import an Rohmaterialien. Zu dieser der inländischen Industrie dienlichen Tätigkeit des Handels treten zwei meist weniger günstig beurteilte Tätigkeiten: der Export von Rohmaterialien und der Import von Konsumtionsgütern im engeren Sinne.

In der ganzen Güterbewegung steht am Anfang der Entwicklung die Form des Handels, die man als seine ideale bezeichnen möchte und die der Hamburger „Proprehandel“ nennt. Jahrhundertelang hat man sicher gar nicht daran gedacht, daß es auch andere Möglichkeiten im Außenhandel geben könnte, als daß ein selbständiger Kaufmann auf eigene Rechnung kauft

und verkauft. Mit der zunehmenden Intensität des Verkehrs und des Nachrichtendienstes kommt man dann aber in industriellen Kreisen auf den Gedanken, daß es verkehrt sei, den Handel so ganz auf sich selbst angewiesen sein zu lassen, daß man vielmehr seine bisher übliche Form mit einer für das Inland günstigeren vertauschen müsse, um den ihm zufallenden Gewinn zum eigenen Besten zu kürzen. Oder auch man geht weiter und fordert Beseitigung des Handels überhaupt. Man will die vom Produzenten über den Exportgrossisten, Importeur, Grossisten und Detaillisten zum Konsumenten führende Reihe kürzen, da man voraussetzt, daß jedes Glied neue Kosten verursache. Wenn von dem oft fortfallenden, hier nicht interessierenden Detaillisten abgesehen wird, so läßt sich sagen, daß das Streben der Produzenten meistens zunächst auf die Ersetzung oder Ausschaltung des Exportgrossisten gerichtet ist. An seine Stelle tritt der Exportkommissionär, der im eigenen Namen, aber auf fremde Rechnung arbeitet und eine Kommission bezieht; oder der Produzent gliedert sich selbst eine Exportorganisation an, vielleicht eine Filiale im Auslande oder er entsendet Reisende. Vielleicht begnügt er sich auch damit, seine Interessen dem Grossisten gegenüber durch einen Exportagenten vertreten zu lassen. Der Großverbraucher ausländischer Waren sucht, entsprechend dem Fabrikanten, direkte Verbindung mit den ausländischen Händlern oder auch den Produzenten selbst. Erleichtert werden in beiden Richtungen diese Bestrebungen durch Zusammenschlüsse in Kartelle oder andere Organisationen.

Wie auf dem Gebiete des gesamten Hamburger Handels blühten auch in seinem „nordischen Geschäft" alle diese Formen durcheinander, nicht nur in verschiedenen Branchen, nein, auf fast allen Gebieten findet sich jede der genannten Arten. Dieselben Firmen arbeiten oft gleichzeitig auf Kommission und feste Rechnung. Es folgt daraus, daß nicht alle Waren, die über Hamburg ihren Weg nehmen, Hamburgs Handel zu beschäftigen brauchten, z. B. wird dieses bei der Einfuhr schwedischer Pflastersteine meist nicht der Fall gewesen sein, vielfach auch nicht bei größeren Maschinen. Die Holzmasse gelangte bisweilen durch Vermittlung des deutschen Handels, bisweilen auch ohne sie in die Hände der Verbraucher. Von deutschen Waren war Hamburg im allgemeinen nicht direkt am Manufakturwarenhandel interessiert. Die Fabrikanten entsandten Reisende nach Schweden, die nach ihren Musterkollektionen verkauften. Doch auch auf diesem Gebiete

fand sich Proprehandel, so für die „holländischen Waren“ und französische Seiden. Die Beispiele zeigen, daß bei Ein- und Ausfuhr verschiedene Formen bestanden. Interesse hat Hamburg übrigens natürlich auch an solchem Warenverkehr gehabt, an dem kein Hamburger Kaufmann beteiligt war; es braucht nur an die Einnahme aus der Spedition erinnert zu werden.

An dieser Stelle seien die Exportmusterlager genannt, das sind die von Exportagenten oder Proprehändlern unterhaltenen Sammlungen von Mustern der von ihnen geführten Waren. Der ausländische Kaufmann oder seine Reisenden oder sonstige Reflektanten können hier einen Überblick gewinnen über alle lieferbaren Waren. Diese „Ausstellungen“, wie sie der Hamburger nennt, sind von sehr großer Bedeutung. Es ist eine bekannte Erscheinung, daß die Kauflust bei reicher Auswahl guter und geschmackvoller Waren erheblich steigt, und auch vor dem Kriege hatte noch Baron Bondes Urteil Gültigkeit, daß nämlich „der intelligente Hamburger“ nie verfehlen wird, die Aufmerksamkeit des schwedischen Kaufmanns, der sich nach bestimmten Waren erkundigt, auch auf alle andern hinzuweisen, die seinen Handel berühren, und daß es selten ist, daß dieser dann nur so viel einkauft, wie er sich vorgenommen hatte.

Ein abschließendes Urteil über die im schwedisch-hamburgischen Warenaustausch vorkommenden Formen des Handels läßt sich nicht geben. Eine jede wird auf gewissen Gebieten berechtigt sein, auf andern als verfehlt angesehen werden können. Anders steht es aber mit dem Handel, soweit Hamburg den Transitplatz bildete. Über den Transithandel muß sich ein allgemein gültiges Urteil gewinnen lassen, da es sich bei ihm nicht um eine Verschiedenheit der Form handelt, sondern hier ein neuer Faktor hinzutritt. Bei der Bedeutung, die dem Transithandel für das gestellte Thema zukommt, verlohnt es, auf dieses Problem näher einzugehen.

2. Transithandel und -verkehr im besonderen.

Unter Transithandel eines Landes oder Platzes versteht man den Zweig seines Handels, der sich mit der Befriedigung des Austauschbedürfnisses fremder Länder befaßt, und diese Aufgabe ohne Inanspruchnahme inländischer Produkte durch die Dirigierung fremder Waren erfüllt. Der Ausfluß des Transithandels ist der Transitverkehr, d. h. der Verkehr der Güter zwischen den beiden Ländern durch das eigene. Daß beide Begriffe nicht identisch sind, zeigt die Tatsache, daß ein Land

sehr wohl Transitverkehr haben kann, ohne jedoch Transithandel zu treiben, nämlich dann, wenn eines der beiden beteiligten Länder oder auch ein drittes fremdes den Austausch vermittelt. Einem solchen „transithandellosen“ Transitverkehr entspricht dann ein Handel, den man als „Transithandel ohne Transitverkehr“ bezeichnen möchte. Alle drei denkbaren Arten dieses Handels kommen für das vorliegende Gebiet in Frage, am wenigsten der „Transitverkehr ohne Transithandel“. Wenn man jedoch Hamburg als selbständiges Wirtschaftsgebiet ansieht, hat man diesen Fall beispielsweise schon dann, wenn ein Berliner Kaufmann in Amerika Weizen kauft, ihn nach Hamburg verfrachtet und sodann nach Schweden verkauft. Immerhin ist dieser Fall für Hamburg die Ausnahme. Dies gilt jedoch keineswegs von dem Handel, der oben als „Transithandel ohne Transitverkehr“ bezeichnet ist. Je häufiger und regelmäßiger die direkten Verbindungen zwischen Schweden und den für seine Volkswirtschaft wichtigsten Ländern wurden, desto häufiger sah sich der Hamburger Kaufmann genötigt, anstatt die Güter über Hamburg gehen zu lassen, sie direkt nach Schweden zu senden. Wenn die Rücksicht auf die Konkurrenz diese Handlungsweise auch gebot, so war sie doch für Hamburg keineswegs wünschenswert. Die Frachten kamen jetzt nicht deutschen Reedereien zugute, sondern stärkten das Ausland, und dies konnte bei der bekannten Anziehungskraft, die Flagge und Handel aufeinander ausüben, wieder zur Stärkung des konkurrierenden schwedischen Handels führen. Trotzdem wird dieser Zweig des Vermittlungshandels wohl noch der zukunftsreichste für Hamburg sein, da die zu zeigenden Nachteile des Transithandels immer stärker hervortreten werden. Allerdings ist für eine Weiter- oder vielmehr Wiederentfaltung dieses Handels möglichst weitgehende Bewegungsfreiheit erforderlich, ohne Hemmungen von außen oder innen. Vor dem Kriege war der Hamburgs Hafen nicht berührende Hamburger Vermittlungshandel sehr im Aufblühen begriffen; die durch ihn geleiteten Werte haben nach sachverständigem Urteil die des Transithandels erreicht, wenn nicht überstiegen. Genauere Angaben lassen sich hierüber nicht machen, da die Statistik versagen muß, und bei den Beteiligten wenig Neigung besteht, die ihnen auch nur im einzelnen zugänglichen Summen der Öffentlichkeit zu unterbreiten.

Es ist jetzt auf den Transitverkehr einschließenden Transithandel einzugehen. Wie ist er allgemein zu bewerten und unter welchen Umständen ist er als wirtschaftlich gerechtfertigt an-

zusehen? Man muß sich hier natürlich auf den Standpunkt des Landes stellen, das durch Transithandel mit dem Auslande verkehrt. Daß für einen Hafen wie Hamburg der Transithandel nur erfreuliche Seiten hat, ist ohne weiteres klar.

Der zunächst festzustellende Nachteil für das indirekt mit dem Ausland verkehrende Land liegt in dem Zeitverluste, der auf der Differenz zwischen dem üblichen und dem möglichen oder doch denkbaren direkten Wege beruht. Ein solcher Umweg bedeutet, daß die Waren später dem Konsum zugeführt werden können, und das bedeutet damit auch Geldverlust. Der einführende Kaufmann wird, da das in Waren angelegte Kapital sich nicht so schnell in Geld umsetzt, nur zu teurerem Preise liefern können als er könnte, wenn eine direkte Verbindung schnelleren Bezug ermöglichte. Der ausführende Kaufmann jedoch wird, wenn er nicht durch ein Monopol von vornherein eine überlegene Stellung einnimmt, gezwungen sein, seinen Verdienst niedriger anzusetzen oder auf die Produzenten einen Druck auszuüben und deren Verdienst zu verringern, vielleicht auch beides zu tun.

Der Zeitverlust bedeutet unter normalen Verhältnissen ferner teure Fracht, da die Ware, ob sie ausgeht oder importiert wird, längere Zeit schwimmen muß. Die Folgen auch hiervon sind für den Import teurerer Preis, für den Export geringerer Verdienst.

Der Zeitverlust bedeutet endlich eine Behinderung des Handels, indem er ihm die Schlagfertigkeit nimmt; schnell greifbare Waren wird der ausländische Importeur lieber kaufen als solche, deren Lieferung erst nach langer Zeit erfolgen kann.

Ein zweiter Nachteil liegt in der durch den Transitverkehr bedingten Umladung der gekauften Güter. Auch abgesehen davon, daß hierdurch wieder Zeitverlust mit den angedeuteten Folgen eintritt, zumal die Ware oft kürzere oder längere Zeit auf die nächste Verschiffungsgelegenheit warten muß, ist die Umladung mit mannigfachen Kosten verknüpft, Arbeitslöhnen, Kaigeld und anderem mehr. Die Folge ist wiederum Verteurung der Einfuhr und Benachteiligung der Ausfuhr gegenüber der Konkurrenz. Die beiden angegebenen Nachteile, die allgemein in die Erscheinung treten, sind nicht nur dem Transithandel eigen, sie finden sich auch innerhalb eines und desselben Landes: Wenn z. B. von Lysekil Steine oder Tran zum weiteren Export nach Gotenburg verschifft werden, so sind für Lysekil Zeitverlust und Umladung mit ihren Folgen vielleicht recht fühlbar. Wenn dann dieselben Güter nach Hamburg verkauft werden

und von dort in ein fremdes Land gehen, so werden mit der neuen in Hamburg vor sich gehenden Umleitung und Umladung der Waren diese Nachteile natürlich noch verstärkt, aber zu diesen tritt ein neuer, nämlich die Tatsache, daß die Vermittlungstätigkeit eines andern Landes sich in die Produzenten und Konsumenten verbindende Kette als neues Glied schaltet. Was sind die Folgen? Verlust der Verdienste für das eigene Land und Abhängigkeit vom Auslande.

Bei den Verdiensten, die dem eigenen Lande verlorengehen, handelt es sich zunächst um die Fracht. Während bei direkter Verschiffung vielleicht in der Hälfte der Fälle eine heimische Reederei, im vorliegenden Falle eine schwedische den Verdienst einstrich, wird er jetzt dem Lande höchstens noch für die erste, beziehungsweise letzte Fahrt zuteil, so von Schweden nach Hamburg und umgekehrt, während fremde Linien den Verkehr mit den andern in Betracht kommenden Ländern unterhalten.

Diesem Verluste der Schiffahrt entspricht ein solcher des Handels. Ganz oder teilweise wird der ausländische Vermittler den Handelsgewinn für sich in Anspruch nehmen, ganz, wenn er selbst in Schweden bei dem Produzenten kauft oder an den Konsumenten absetzt, teilweise, wenn er sich schwedischer Importeure oder Exporteure bedient. Natürlich wird die Folge auch hier leicht Verteurung der eingeführten Waren sein. Zudem sind bei der Unübersichtlichkeit eines entfernten Marktes Übervorteilungen sehr erleichtert und günstige Konjunkturen werden in den meisten Fällen mehr dem Händler am Transitplatze zugute kommen als dem eigenen. Noch schwerer als diese mehr privatwirtschaftlichen Nachteile bei den einzelnen Geschäften wird die Tatsache empfunden werden, daß es eben das Ausland ist, von dem man abhängig ist. Der nationale Stolz findet sich doch auch in dem oft als international verschrienen Handel, und dieser wird die Abhängigkeit dann geradezu unerträglich finden, wenn starke politische Gegensätze zwischen den in Betracht kommenden Ländern bestehen. Aber auch, wenn solche besonderen Gegensätze, wie im vorliegenden Falle, nicht bestehen, ist der Widerwille gegen solche Abhängigkeit berechtigt durch die nicht von der Hand zu weisenden volkswirtschaftlichen Gefahren. Wenn das Durchgangsland in einen Krieg verwickelt wird, kann das bisher gänzlich auf dieses angewiesene Land in eine sehr üble Lage geraten, sowohl was Export wie auch was Import betrifft. Auch in normalen Zeiten sind Gefahren vorhanden: Wenn das Angebot in einer Ware

auf dem Weltmarkte sehr gering ist, wird das Transitland selbstverständlich zunächst sich selbst versorgen, ehe es zur Versorgung des abhängigen Landes schreiten wird. Auch der Fall ist endlich denkbar, daß ein Land mit einer Industrie des Durchgangslandes zu konkurrieren verhindert wird, obgleich seine Eigenschaften es dazu befähigen, einfach deshalb, weil dessen mit den eigenen Industrien liierter Handel es nicht gestattet.

Welche Vorteile stehen nun den aufgezählten Nachteilen des Transithandels entgegen? Vorteile sind vorhanden, wenn die Austauschbedürfnisse des eigenen Gebietes nicht umfangreich genug sind, um einen nationalen Handel mit den wichtigsten Ländern unterhalten zu können, oder der eigene Handel aus Mangel an Kapital nicht zu freiem Auftreten fähig ist. Vielleicht sind Produktion und Konsumtion so gering, daß an eine Ablösung des gegenwärtigen Verhältnisses durch ein vorteilhafteres gar nicht zu denken ist. Vielleicht aber ist die Volkswirtschaft im Aufblühen begriffen und nur jetzt noch nicht stark genug, um sich von der Abhängigkeit zu befreien. Die Frage, ob ein Land hierzu reif ist, wird oft schwierig zu beantworten, vielleicht für einen Zweig des Handels zu bejahen, einem andern zu verneinen sein. Verneinen müssen wird man sie auch bei sonst — so in finanzieller Hinsicht — genügenden Vorbedingungen oft dann, wenn sich an dem Transitplatze für eine Ware ein entwickelter Spezialmarkt befindet, der nur schwer ohne Verluste umgangen werden kann. Bei Waren, die normalerweise einen überall ungefähr gleichen Preis erreichen, ist sie vielleicht zu bejahen. Immer ist aber bei einer Lösung der alten Beziehungen dafür Sorge zu tragen, daß einem Export nach einem indirekt mit dem eigenen Wirtschaftsgebiet in Verbindung gebrachten fremden Land auch ein Import entspricht und umgekehrt. Sonst wird die nur in einer Richtung mit Frachten versehene Schiffahrt auf die Dauer nicht imstande sein, dem Handel den gewünschten Dienst zu leisten. Diese Betrachtung zeigt, daß bei der Ablösung des Transithandels gar nicht vorsichtig genug verfahren werden kann.

Wenn man die Entwicklung des schwedischen Außenhandels in der letzten Friedenszeit verfolgt, so erhält man den Eindruck, daß es sich hier um ein Land handelt, das immer mehr lernt, auf eigenen Füßen zu stehen. Eine große Anzahl direkter transozeanischer Linien ist in bemerkenswert kurzer Zeit errichtet worden, und wenn auch die Transithäfen, besonders

Hamburg, noch gute Geschäfte mit Schweden machten, und die Tätigkeit der neuen direkten Linien sich teilweise in bescheidenem Umfange hielt, so hat sich doch gezeigt, daß das Land bei seinem heutigen Entwicklungszustande wohl fähig ist, eigene Linien lohnend zu beschäftigen. Schweden begann im Zusammenhange mit dieser Entwicklung seiner Linien im überseeischen Auslande eigene Häuser zu errichten. Die von Minister Wallenberg empfohlenen „Swedish Departments“[1] scheinen hingegen keinen Anklang zu finden. Auch diese Entwicklung ist noch in den Anfängen. Daß man für die Frage der Organisation des schwedischen Außenhandels aber schon vor dem Kriege lebhaftes Interesse hatte, zeigten die Debatten in den führenden Zeitungen. Es wird da viel zur Vorsicht geraten, und besonders vor voreiligen Versuchen eines direkten Exportes der Fabrikanten gewarnt. Sicher ist, daß durch den Krieg eine mehr allmähliche Entwicklung, die für Schweden vielleicht nützlicher gewesen wäre, jäh unterbrochen ist. Daß jemals die Vertretung schwedischer Interessen, insbesondere in den transozeanischen Ländern, ausschließlich schwedischen Kaufleuten anvertraut werden könnte, erscheint ausgeschlossen. Oft wird es sich lohnen, daß die Linien einen Hafen anlaufen, ohne daß sich dort schwedische Häuser rentieren könnten, selbst wenn diese mit ganz Skandinavien arbeiten sollten. Die Vorteile des direkten Verkehrs werden — beschleunigt durch die Wirkungen des Krieges — den Transitverkehr in auch nur annähernd ähnlichem Umfange wie zuvor unmöglich machen, nicht aber die Beteiligung anderer europäischer Häuser an dem Handel mit Schweden und vielleicht auch nicht, wie oben angedeutet wurde, den Transithandel ohne Transitverkehr. Es ist sehr wohl denkbar, daß die unübertrefflichen Fähigkeiten und Erfahrungen des deutschen Kaufmanns ihm später wieder, in allerdings veränderter Form, auch an dem Handelsverkehr teilzunehmen gestatten, an dem Deutschland kein direktes Interesse hat.

In Skandinavien ist man heute sehr für dieses Thema interessiert und die Frage, wie sich die Zukunft des früher Hamburg und London überlassenen überseeischen Handels gestalten wird, wird lebhaft erörtert. Daß Hamburg und ebenso London jetzt ausgespielt haben müssen, darüber ist man sich einig. Aber was nun? In Dänemark hält man die Frage für kein so großes Problem: Nach Hamburg kommt einfach Kopenhagen, sonst bleibt alles

[1] Schwedische Abteilungen in eingeführten europäischen Häusern.

wie bisher! Den Schweden ist diese Lösung, wie wohlverständlich, weniger sympathisch, und sie sind der Ansicht, daß hierdurch nicht allzuviel gewonnen sei. So rüstet man sich zum Kampfe und baut nach hamburgischem Muster Freihäfen, und zwar in vielleicht übertriebenem Eifer drei solche auf einmal: In Gothenburg, Malmö und Stockholm. Man spekuliert damit besonders auf das russische Geschäft, das zudem durch die Errichtung einer über Schweden zu leitenden Fährenverbindung England—Rußland gesteigert werden soll. Die Aussichten sind aus mehr als einem Grunde noch nicht abzuschätzen. Vom Hamburger Interesse aus ist vielleicht diese gespaltene Konkurrenz wünschenswerter als ein einziger großer Hafen.

ZWEITER TEIL.

Der Warentransport.

Es sind die einzelnen Waren aufgeführt worden, die von Schweden in unsere Hansestadt gelangten und umgekehrt ihren Weg von dort nach Schweden nahmen. Es ist ein Blick in die Organisation dieses Handels getan und, soweit seine Natur als Transithandel dieses erforderlich machte, versucht, das Problem seiner prinzipiellen Berechtigung und praktischen Bedeutung aufzurollen. Jetzt ist noch auf sein äußerlich sichtbares Merkmal einzugehen, den Transport der durch ihn vom Produzenten zum Konsumenten geleiteten Waren. Schon bei der Einfuhr von Holzwaren ist erwähnt worden, daß der Verkehr nicht nur auf dem Seewege erfolgte, daß auch die Fährenverbindung ihm dienstbar gemacht wurde. Leider entzieht sich der Grad, in dem dieser Weg zur Anwendung gelangte, unserer Kenntnis, da die Statistik versagt. Es ist klar, daß er besonders für solche Güter in Frage kam, die einen im Verhältnis zu ihrem Umfang und Gewicht hohen Wert darstellten und daher die Differenz zwischen der teueren Landfracht und der Seefracht zu tragen vermochten, ferner solche, deren Natur eine schnelle Beförderung wünschenswert machte. Für solche Güter wird also das aus den „tabellarischen Übersichten" gewonnene Bild nicht einwandfrei sein und das um so mehr, in je stärkerem Maße eine Ware die angegebenen Eigenschaften besitzt. Wenn man bedenkt, daß beispielsweise der Transport von Weizen von der Donaumündung nach Hamburg sich auf dem ganz Europa umschiffenden Dampfer etwa viermal billiger stellte, als auf dem der Vogelfluglinie fast entsprechenden viermal kürzeren Landwege, so wird es nicht verwunderlich scheinen, daß der Handel in den weitaus meisten Fällen von Hamburg den Wasserweg nach Schweden der kombinierten Fährenverbindungen vorzog, zumal da der Unterschied der Wege durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal wesentlich verringert ist.

a) Die Schiffahrtslinien.

In zwei Formen vollzieht sich die moderne Schiffahrt. Durch Linien verbindet sie in regelmäßig wiederkehrenden Zeiträumen zwei Wirtschaftsgebiete. In der Form der Trampfahrt befriedigt sie das sich an beliebigen Plätzen äußernde Bedürfnis nach Transportgelegenheit. Die erste Form bringt Stabilität in den Handelsverkehr, während die zweite über eine größere Beweg-

lichkeit verfügt. Schiffahrtsverbindungen beider Art bestanden vor dem Kriege zwischen Hamburg und Schweden. Von beiden kam die größere Bedeutung der in der deutschen Schiffahrt überhaupt vorherrschend gewordenen Linienfahrt zu.

1. Kurze Geschichte.

In der vergangenen Friedensperiode hat eine große Anzahl von Linien den Verkehr zwischen Hamburg und den verschiedenen schwedischen Plätzen vermittelt. Einige haben nach ganz kurzer Tätigkeit den Betrieb wieder eingestellt. Die einzige Gesellschaft, die uns von Anfang der siebziger Jahre begegnet und mit auffallender Regelmäßigkeit ohne Unterbrechung dieser Zeit den Verkehr bis zum Kriegsausbruch fortgeführt hat, ist der Svenska Lloyd, der Hamburg mit Gothenburg, somit die wichtigsten Handelsstädte der beiden Länder, miteinander verband. In den ersten zehn Friedensjahren, bis 1883 gerechnet, sind außer Gothenburg, mit dem der Verkehr während einiger Jahre auch durch eine von A. Bolten errichtete Linie vermittelt wurde, hauptsächlich Stockholm, Ystad und Malmö die Ziele eines regelmäßigen Verkehrs, die ersten beiden Städte seitens der „Stockholmer Dampfschiffahrtsgesellschaft“ und später der „Ystads Ångfartygs Aktiebolag“ (1882—85). Auf Malmö und ihm benachbarte schwedische Häfen fuhr die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neptunus“ in Malmö (1874—86), die gleichzeitig Kopenhagen berührte und diese Linie außerdem mit einer Fahrt nach Riga verband. Die Verbindung schwedisch-hamburgischer Linienfahrt mit dem Verkehr außerschwedischer baltischer Häfen tritt auch noch in der folgenden Periode auf. Der Umfang des Handels konnte eben zu jener Zeit nur Hamburg und Schweden verbindende Linien noch nicht in genügendem Maße beschäftigen. Beachtenswert ist die auch im nächsten Jahrzehnt hervortretende Tatsache, daß die ausländische Linienfahrt die deutsche überwog.

In dem folgenden Jahrzehnt (1883—93) gestaltet sich der Verkehr viel lebhafter; besonders wird Stockholm jetzt der Endpunkt vieler Linien. Außer der schon erwähnten „Ystads Ångfartygs Aktiebolag“, die 1885 den Verkehr einstellte, verkehren in dieser Zeit zwischen Hamburg und der schwedischen Hauptstadt nicht weniger als acht weitere Linien, die allerdings teilweise nur eine sehr kurze Lebensdauer hatten: Die Linie „J. D. Bischoff, Vegesack“ unter bremischer Flagge, die von Stockholm aus Kopenhagen und Malmö, später Helsingfors berührte (1884/85); die dänische „Linie Hamburg Stockholm“ und

die preußische „Stockholmlinie von F. M. Bruhn“ (beide 1886/87); die „Forenede Dampskibs-Selskab“, Kopenhagen, die auch andere schwedische Häfen sowie dänische und finnische berührte (1886—90); die „Hamburg Stockholmer Dampferverbindung“ auf Stockholm und Ystad, später auch Gefle (1883—90), und die „Schwedische Dampfschiffsverbindung Hamburg Stockholm“ auf Helsingfors, Åbo, Stockholm (1887/88). Auf das Jahr 1890 können drei der großen noch heute bestehenden regelmäßigen Linien als auf ihr Entstehungsjahr zurückblicken, von denen die zuerst genannten ebenfalls auf Stockholm fahren: „Linie L. F. Mathies & Co., Hamburg“, die nach kurzer, sich auch auf Helsingfors und Åbo erstreckender Tätigkeit und 15 Jahren gänzlicher Einstellung den rein schwedisch-hamburgischen Verkehr nach Stockholm und andern nördlicheren Häfen Ostschwedens aufnahm (1890—92, 1907—14) und die Linie von H. M. Gehrkens, Hamburg (1890—1914), die dasselbe Wirtschaftsgebiet mit Hamburg verband. Die dritte der aus dieser Periode stammenden noch bis zum Krieg verkehrenden Linien ist die „Bismarcklinie“, die seit 1890 nach dem südlichen Schweden fährt. „Neptunus“ gab 1886 seine Fahrten auf.

In dem Jahrzehnt 1893—1903 ist die Zeit des Auftauchens und Verschwindens kurzlebiger Linien vorbei. Im großen hat man schon das Bild des Verkehrs vor dem Kriege vor sich: der „Svenska Llojd“ auf der Fahrt nach Gothenburg, die „Bismarcklinie“ und die „Trelleborgs Ångfartygs Aktie och Nya Aktiebolag“ (heute „Trelleborgs Ångfartygs Nya Aktiebolag“, ab 1895) auf Südschweden, die Linie H. M. Gehrkens auf Stockholm und Nordschweden. Auf Norrköping, Stockholm und das nördliche Schweden fuhren die „Hamburg-Stockholmer Dampfschiffahrtslinie“ (1893—1906) und die „Hamburg-Schwedenlinie“ (1900—02).

In den letzten zehn Jahren vor dem Kriege hatten „Svenska Lloyd“, „Bismarcklinie“, „Trelleborg Angfartygs Nya Aktiebolag“ und „Gehrkens Linie“ ihre Wirksamkeit weiter ausgebaut, das alte Material durch neueres und leistungsfähigeres ersetzt; die Routen waren aber dieselben geblieben. Dem „Svenska Llojd“ entstand 1905 eine Konkurrenz in „F. L. Sloman & Co.'s regelmäßiger Dampferlinie“ Hamburg—Gothenburg, die jedoch den Verkehr 1906 wieder einstellte. Das Jahr 1907 brachte zwei weitere Verbindungen, von denen die auf Stockholm, Norrköping und nördlichere Häfen fahrende „Rederiaktiebolag Hafvet“,

später „Svenska Hamburglinje“ nur bis 1909 in Tätigkeit blieb. Die „Linie L. F. Mathies“, die, wie oben erwähnt, bis zum Kriege zwischen Hamburg, Stockholm und Norrköping fuhr, nahm 1907 ihre Tätigkeit wieder auf. 1910 trat zu diesen Gesellschaften „Stockholms Rederiaktiebolag „Svea“, die dieselben Plätze aufsuchte wie die erwähnte Gehrkenslinie, und 1913 die baltische Reederei. Der Vollständigkeit halber sei endlich noch die Schwedenlinie von Heinicke & Wagner erwähnt, die nur 1911 Hamburg in regelmäßigen Verkehr mit Falkenberg und Uddevalla setzte.

Ohne eine unübersichtliche Beschreibung der Entwicklung der einzelnen Gesellschaften zu geben, soll an den nachfolgenden Berechnungen die Stärke der Zunahme der regelmäßigen schwedisch-hamburgischen Verbindungen gezeigt werden[1].

	1874	1883	1893	1903	1913
Zahl der auf regelmäßigen Linien zwischen Hamburg und Schweden fahrenden Schiffe[2]	8	5	23	27	48
Zahl der Reisen	52	82	157	339	404
Gesamt-Netto-Raumgehalt in Registertons	10 765	22 225	69 530	145 834	182 775
Durchschnitts-Netto-Raumgehalt in Registertons	207,0	271,0	442,9	430,2	452,4

Aus dieser Zusammenstellung ist ohne weiteres die kräftige Entwicklung ersichtlich, die die Linienschiffahrt Hamburg—Schweden in den 40 Jahren bis 1913 genommen hatte.

2. Die Tätigkeit vor dem Kriege.

Vor dem Kriege nahmen sieben Reedereien an dem schwedisch-hamburgischen Warenaustausch in regelmäßiger Linienfahrt teil. Davon haben drei ihren Sitz in Schweden, die andern sämtlich in Hamburg. Es sei ein Blick auf die Tätigkeit ihrer Linien geworfen. Wenn man an der Westküste beginnt, ist zuerst die des „Svenska Lloyd“ zu nennen. Diese Linie, die wöchentlich zweimal in jeder Richtung verkehrte, versah einen äußerst wichtigen Dienst und hatte von den zu nennenden Linien die größte Tonnage in Fahrt. Für Schweden hat sie in früheren Jahren gewiß eine weit stärkere Bedeutung gehabt als vor

[1] Die Aufstellung ist aus Addition der entsprechenden Einzelangaben der angegebenen Jahrgänge der Hamburger Statistik gewonnen.

[2] Für 1873 fehlen die Angaben über Linienfahrten, die sich zuerst 1874 finden.

Ausbruch des Weltkrieges, da damals Schweden ohne eigene regelmäßige Verbindung mit den transozeanischen Ländern, gänzlich auf die europäischen Stapelplätze angewiesen war, deren wichtigster Hamburg war. Heute hat Schweden selbst ein den Erdball umspannendes Liniennetz, das allerdings 1913 noch sehr in den Anfängen seiner Entwicklung stand. An absoluter Bedeutung verlor jedoch die Hamburg-Gothenburglinie des „Svenska Lloyd“ durch diese Entwicklung nicht. Die direkten Linien steigerten vielmehr den schwedischen Export so stark, daß auch das mit ihnen konkurrierende Hamburg aus diesem Aufschwung wieder Nutzen zog. Aus Gothenburg erhielt Hamburg wohl in erster Linie Papier und Papiermasse, Zündhölzer, Steine und Metalle, während es nach dort die verschiedenartigsten Produkte aus Deutschland und Übersee entsandte. Über die bei den Linien aus Hamburg nach den einzelnen Plätzen verfrachteten Waren läßt sich überhaupt wenig sagen. Auf Anfragen erhält man immer wieder dieselbe Antwort. An erster Stelle werden Kolonialwaren genannt, sodann Düngemittel, Öle, Industrieprodukte aller Art und anderes mehr.

Folgt man weiter der Westküste, so kommt man zu den von der „Bismarcklinie“ aufgesuchten Häfen: Halmstad, Helsingborg, Landskrona, Malmö. Die Ausfuhrprodukte sind hier dieselben wie bei den vorgenannten Häfen.

Den Verkehr mit Hamburg und den südlichen Plätzen Ostschwedens versah die „Trelleborgs Ångfartygs Nya Aktiebolag“. Die angelaufenen Häfen waren Malmö, Trelleborg, Ystad, Åhus, Karlshamn, Karlskrona, Kalmar, Oskarshamn und Vestervik evtl. noch Ronneby. Die letztgenannten Linien, deren Dampfer wöchentlich je einmal in jeder Richtung abfuhren, liefen beide, wie gezeigt, Malmö an. Diese Stadt, die die drittwichtigste Stadt Schwedens ist, hat eine für den Handel äußerst vorteilhafte Lage, doch wird ihre an sich günstige Entwicklung durch die Konkurrenz des allzu nahen Kopenhagen sehr beeinträchtigt. Zu beachten ist, daß Malmö ein reicheres Hinterland hat als Stockholm und Gothenburg, da es in Skåne liegt, der meistentwickelten und industriereichsten Provinz Schwedens. Der künftigen Entwicklung dieser Stadt wird man auch in Hamburg Beachtung schenken, da sie ebenso wie Gothenburg und Stockholm dem Freihafenexperiment unterzogen werden soll.

Die folgenden drei Linien fuhren sämtlich auf Stockholm, berührten jedoch verschiedene andere Häfen: die Linie von L. F. Mathies & Co. außer Stockholm noch Norrköping, das

„schwedische Manchester“ (nach beiden Städten einmal wöchentlich); Stockholms Rederiaktiebolag Svea und die H. M. Gehrkens-Linie fuhren von Stockholm weiter nach den nördlichen Häfen Ostschwedens. Stockholm, das seiner Lage im mittleren Schweden entsprechend und durch günstige Eisenbahn- und Dampferverbindungen unterstützt einen bedeutenden Teil des Landes mit ausländischen Produkten versorgt, hat unter den schwedischen Hafenstädten die größten Einfuhrziffern aufzuweisen, während es an Ausfuhr beträchtlich hinter Gothenburg zurückbleibt. Der beiderseitige Güteraustausch war sehr lebhaft. Hier ist auch von schwedischer Seite die Warenliste mannigfaltiger: außer der unvermeidlichen Holzmasse und andern Holz- sowie Eisenprodukten sind zu nennen Maschinen, Lampen, Separatoren, verschiedene Metalle, Häute und anderes mehr. Die Mehrzahl der bei der schwedischen Ausfuhr nach Hamburg angegebenen Industrieprodukte dürfte auf Stockholm entfallen.

Der Verkehr mit den nördlich von Stockholm gelegenen Häfen spielt sich nicht mehr mit der Regelmäßigkeit während des ganzen Jahres ab, wie dieses bei den südlich gelegenen der Fall ist. Schon in Gefle, der nächsten bedeutenderen Küstenstadt, beginnt die Schiffahrt erst im April und findet im Dezember und Januar ihren Abschluß. In Sundsvall und Hernösand dauert die Schiffahrtsperiode sogar zumeist nur von Mai bis Oktober. Die Häfen von Umeå, Piteå und Luleå sind noch kürzere Zeit eisfrei. Die aus Norrland verfrachteten Waren sind, abgesehen von dem hier nicht interessierenden Erz, das hauptsächlich für Luleå den Hauptausfuhrartikel darstellt, dieselben wie im Süden des Landes. Nur fehlen hier die Steine, sowie die meisten Industrieprodukte wie Zündhölzer, und es treten zu den genannten Artikeln Kiesabbrände, Teerprodukte, Sulfit und Sulfat. Die größte Rolle spielte aber auch hier für Hamburg die Holzmasse, die mechanische wie die chemische. Diese Ware beansprucht eine große Regelmäßigkeit im Abtransporte. Gerade darin lag ja der Vorteil der Versendung über Hamburg, daß sie stets stattfinden konnte und bei ihr stets Abnehmer vorhanden waren, während man sonst bei dem Fehlen regelmäßiger eigener Linien auf zufällige Transportgelegenheit mit einem gerade nach dem Bedarfslande fahrenden Dampfer warten mußte. In den letzten Jahren vor dem Kriege waren nun die drei auf Nordschweden verkehrenden Linien nicht mehr imstande, dieser Vorbedingung eines Transitverkehrs gerecht zu werden, und wochenlang mußten oft die fertiggestellten Güter

auf Verschiffungsgelegenheit nach Hamburg warten. Die Folge war, daß es den Exporteuren unmöglich wurde, die abgeschlossenen Verträge rechtzeitig zu erfüllen. Dem Wunsche nach einer neuen Verschiffungsgelegenheit kam die Neugründung der „Baltischen Reederei“ entgegen, die mit zwei Dampfern den Verkehr aufnahm, jedoch wie die andern Reedereien durch den Ausbruch des Weltkrieges gezwungen wurde, die Fahrt einzustellen.

Aus diesem Überblick ersieht man, daß alle wichtigeren Häfen der ganzen schwedischen Küste mit Hamburg in regelmäßiger Verbindung standen. 33mal im Monat ging von der Elbe ein Dampfer nach dort ab, und die Trampfahrt eingerechnet, trat Hamburg 1913 mit nicht weniger als 109 schwedischen Häfen in Verbindung. Hamburg kann zufrieden sein, wenn recht bald wieder ein annähernd gleich starker Verkehr die beiden Wirtschaftsgebiete miteinander verbindet.

Es wäre interessant, zum Schluß einen Einblick in die Rentabilität der zwischen Hamburg und Schweden verkehrenden Linien zu tun. Für den Außenstehenden ist dieses jedoch deshalb nicht möglich, weil die Reedereien, mit Ausnahme der neugegründeten und deshalb noch nicht zur Beurteilung heranzuziehenden Baltischen Reederei, außer der Hamburg-Schweden-Linie noch andere Linien unterhielten. Das Resultat der einzelnen Linien ist demnach aus den Bilanzen nicht erkennbar. Die veröffentlichten Jahresberichte sind anderseits meist so dürftig, daß aus ihnen auch nicht mehr zu ersehen ist. Nach allem gewinnt man jedoch den Eindruck, daß die Fahrten sich gut rentierten und daß die Konkurrenz der schwedisch-transozeanischen Linien sich vor dem Kriege nicht allzustark fühlbar machte, ebensowenig auch, wie allgemein angenommen wird, die der Fährenverbindungen. Oft waren die Linien gezwungen, außer den regelmäßigen Dampfern noch andere zur Aushilfe in Dienst zu stellen, besonders im Frühjahr, bisweilen jedoch auch im Sommer. Die Frachten waren in beiden Richtungen ungefähr gleich hoch, jedoch mit Abweichungen. So waren die Frachten von Stockholm nach Hamburg meist niedriger als in umgekehrter Richtung, was seinen Grund in der Natur Stockholms haben wird, das, wie gezeigt, in erster Linie Einfuhrhafen ist. Ceteris paribus wird man, was den Verdienst anbelangt, übrigens anzunehmen haben, daß sich die schwedischen Reedereien besser standen; es ist bekannt, daß durch Überlastung mit Pflichten sozialen Charakters die deutsche Schiffahrt für Heuer, Gagen, Verpflegung usw. bis 20 Prozent mehr Ausgaben hatte als die skandinavischen.

b) Die Trampfahrt.

Die Trampfahrt, der zunächst einzige und lange überwiegende Zweig der Seeschiffahrt, hat in den letzten Jahrzehnten immer mehr an Bedeutung eingebüßt und ist in den meisten Fällen zu einer Aushilfsinstitution herabgesunken, die dort eintritt, wo die Linien bei einem vorübergehend starken Verschiffungsbedarf nicht über genügend Tonnage verfügen. Errechnet man aus der Statistik den in Linienfahrt 1913 von Hamburg nach Schweden ausgegangenen Schiffsraum und zieht diesen von der ausgegangenen Gesamttonnage ab, so erhält man als Resultat, daß in „wilder Fahrt“ 59487 Registertonnen nach Schweden gingen. Das bedeutet weniger als ein Viertel der ausgegangenen Gesamttonnage. Was die Nationalität anbetrifft, so stellen auch hier deutsche und schwedische Schiffe das Hauptkontingent. Außerdem verkehrten zwischen Hamburg und Schweden, von nur ausnahmsweise vorkommenden Flaggen abgesehen, norwegische und dänische Schiffe, besonders aber Holländer. Bei den Letztgenannten handelt es sich bei der Mehrzahl der Fälle um kleinere Segelschiffe.

DRITTER TEIL.

Sonstige ökonomische Verknüpfungen.

Der Warenaustausch pflegt die wichtigsten ökonomischen Verknüpfungen zwischen zwei Ländern zu bedeuten; er hält durch das Bedürfnis nach beiderseitiger Orientierung auch die geistige Verbindung fortdauernd aufrecht. Aber mit und ohne Zusammenhang mit diesem gibt es noch andere Berührungspunkte. Einen solchen Berührungspunkt bilden vom Handel unabhängige, finanzielle Interessen. Baron Bonde widmet in seinem Werke den finanziellen Beziehungen ein umfangreiches Kapitel. Man ist erstaunt, wenn man beim Lesen seines Buches einen Einblick in die gewaltige Bedeutung tut, die damals Hamburg für den Norden zukam. Besonders weiß er von den Seeversicherungen zu berichten; fast die ganze schwedische Flotte, auch ihr Deutschland nicht berührender Teil, war in Hamburg versichert, wo man, wie Bonde meint, die Assekuranzkommission sehr liebt, wie alle Geschäfte, die einen vielleicht geringen, aber sicheren Gewinn abwerfen und bei denen kein Risiko zu befürchten ist. Er hebt dann hervor, daß die Bedeutung der Geldgeschäfte überhaupt sehr groß war, und seine Ausführungen gipfeln in dem Satze: „Auch mit London und selbst mit Paris hat Schweden gute Finanzbeziehungen, aber der eigentliche Bankplatz Schwedens ist Hamburg, da hier die Mehrzahl der Ein- und Auszahlungen vollzogen wird. Für Wechsel ist allgemein das Geld der ‚Bank von Hamburg' angenommen". Bonde meint, daß die Abhängigkeit von Hamburg oft recht drückend sei und wünscht in beiderseitigem Interesse eine Änderung des bestehenden Verhältnisses. Aber nicht nur auf den nordischen Handel bezog sich damals die finanzielle Regsamkeit Hamburgs in höchstem Maße. Industrie und Landwirtschaft, die im eigenen Lande nicht genügend verfügbares Kapital vorfanden, nahmen in Hamburg Anleihen auf, so die „Bruksegares Hypothekskassa", die von der Firma Salomon Heine finanziert wurde.

Was ist von all dem noch übriggeblieben? Allzuviel ist es nicht. Gewiß wurde auch vor dem Kriege von schwedischer Seite oft der Hamburger Kredit in Anspruch genommen, aber lange nicht in dem Maße, in dem es früher geschah. Das ist ja auch erklärlich. Zunächst dadurch, daß der internationale Kapitalmarkt eine viel größere Beweglichkeit angenommen hat. Dann ist auch der schwedische Geldbedarf für industrielle und

andere Zwecke ungleich größer als damals, zu groß, als daß Hamburg ihn allein oder doch fast allein hätte befriedigen können; anderseits ist aber Schweden selbst wirtschaftlich so erstarkt, daß es dem Ausland gegenüber unabhängiger auftritt. Gleichwohl waren vor dem Kriege schwedische Papiere in Hamburg gern gesehen und fanden einen guten Absatz. Im Laufe des Krieges hat von schwedischer Seite ein starker Rückkauf stattgefunden. Der schwedische Kapitalist trat aktiv auf dem Hamburger Anleihenmarkte auf durch Zeichnung deutscher Kriegsanleihe. Als auf ein Zeichen der finanziellen Bedeutung Hamburgs sei zuletzt auf die Tatsache hingewiesen, daß „Sveriges Riksbank“ die Wechselkurse auch auf Hamburg notiert. Sonst werden nur die Hauptstädte genannt.

Die offizielle Seite der Beziehungen zweier Länder findet ihren Ausdruck in der Einsetzung amtlicher Vertreter zur Wahrnehmung der nationalen Interessen im fremden Lande. Eine solche Hamburger Vertretung in Schweden gibt es natürlich heute nicht. In Hamburg hat auch nicht mehr ein schwedischer Gesandter seinen Sitz wie zur Zeit des 30jährigen Krieges, als Leonhard von Sorgen auf diesem Posten eine politisch bedeutungsvolle Rolle spielte. Auch ein schwedisches Postkontor besteht nicht mehr in Hamburg. Über diese Institutionen ist die Entwicklung hinweggeschritten: die politischen Interessen Hamburgs nimmt das Reich wahr; für die Aufrechterhaltung der Postverbindungen mit Schweden sorgt die deutsche Post. Nötig ist aber auch heute noch eine mehr wirtschaftliche Interessenvertretung, wie sie durch die Konsulate ausgeübt wird. Bis zur Loslösung Norwegens von Schweden hatten die beiden skandinavischen Länder eine gemeinsame Auslandsvertretung. 1905 wurden dann bei der Trennung der gemeinsamen Institutionen auch in Hamburg getrennte Konsulate eingerichtet. 1913 wurde das schwedische Konsulat zum Generalkonsulat erhoben, und heute ist hier neben dem Generalkonsul noch ein Vizekonsul tätig. Dem Generalkonsulat in Hamburg unterstehen die Vizekonsulate in Altona und Harburg.

Es ist die Frage oft erörtert worden, ob die Konsulate imstande seien, die wirtschaftlichen Interessen Schwedens in Deutschland genügend zu vertreten und den Kaufleuten eine hinreichende Unterstützung zu gewähren, und man hat die Errichtung einer Handelskammer vorgeschlagen. Als Platz für eine solche Vertretung kann nur Hamburg in Frage kommen; die Anregung, sie in Berlin einzurichten, ist sicher mit Recht

von interessierten Kreisen zurückgewiesen. Obwohl es ja erstaunlich ist, daß Schweden trotz der großen Bedeutung, die Deutschland und besonders Hamburg für seine Volkswirtschaft zukam, bei uns keine Handelskammern unterhält, während es solche an viel weniger wichtigen ausländischen Plätzen besitzt, wird in Zukunft kaum mit der Errichtung einer solchen Vertretung zu rechnen sein, wenigstens nicht in näherer Zukunft. Schweden ist zurzeit zu sehr mit der Eröffnung neuer Handelsmöglichkeiten beschäftigt, als daß es allzuviel an die offizielle Pflege der Beziehungen zu einer Stadt denken sollte, die man in mancher Hinsicht für „erledigt" hält. Es ist übrigens auch fraglich, ob Hamburg durch die Nichteinrichtung einer schwedischen Handelskammer etwas verliert. Man ist vielfach geneigt, diese Frage zu verneinen.

Die schwedische Kolonie in Hamburg, die, wie die offizielle Vertretung, ständig mit dem Heimatlande in Fühlung bleibt, ist ziemlich groß. Noch im Kriege blieben über 2000 schwedische Staatsangehörige in der Hansestadt. Eine dieser Zahl (die im Frieden vielleicht noch um 1000 höher anzusetzen war) entsprechende Bedeutung für den schwedisch-hamburgischen Warenaustausch oder die Schiffahrt kam ihnen nicht zu. Die große Mehrzahl bestand aus Arbeitern und Handwerkern. Die Zahl der ansässigen schwedischen Firmen belief sich 1913 auf 29, deren Tätigkeit besonders in die Stein- und Holzmassebranche fiel. Daß in der Kolonie ein reges Zusammengehörigkeitsgefühl bestand, zeigt die Tatsache, daß in Hamburg, von den skandinavischen Zusammenschlüssen abgesehen, nicht weniger als sieben schwedische Vereine bestanden.

Es sei endlich an dieser Stelle noch auf die Wege des Personenverkehrs hingewiesen, besonders auf das sogenannte „Fehmarnprojekt". Es bestanden vor dem Kriege vier Reisemöglichkeiten. Nur die Trelleborg—Saßnitz-Fähre stellte eine direkte Verbindung des schwedischen Schienenweges mit dem deutschen dar. Die drei andern führten über Dänemark, die Fähre Warnemünde—Gjedser und Friedericia—Vamdrup, dann die Dampferlinie Kiel—Korsör. Um den Verkehr zwischen Hamburg und dem Norden noch schneller und bequemer zu gestalten, war nun vorgeschlagen worden, eine fünfte Linie zu errichten, die von Hamburg-Altona unter Benutzung anderer Bahnen über Lübeck und die östlich von Neumünster in das Meer hineinragende Halbinsel nach Fehmarn geleitet werden sollte. Von dort sollte eine Fähre nach Rödby auf der dänischen Insel

Laaland führen, das ja schon heute von der Linie Warnemünde—Gjedser berührt wird. Diese Linie, deren Vorzug bei einem Blick auf die Karte sogleich ersichtlich ist, würde den Reisenden in 5 Stunden von Hamburg nach Kopenhagen führen, während die bestehenden Fährenlinien $9^1/_2$, $9^3/_4$ und $11^1/_2$ Stunden beanspruchen. Dieser Plan, der in allen technischen Einzelheiten ausgearbeitet war und sich der Unterstützung durch nicht weniger als 27 deutsche Handelskammern erfreute, würde eine ungemeine Erleichterung des Verkehrs bedeuten. Die preußische Eisenbahnverwaltung stand diesem Plane feindlich gegenüber, wohl mehr, weil sie mit Schrecken an die Folgen einer solchen Konkurrenz für die bestehenden Routen dachte, als aus gegen das Projekt selbst vorzubringenden Gründen. Zu der Gründung einer Privatbahn hätte man es wohl kaum kommen lassen.

SCHLUSS.

Rückblick und Ausblick.

Wir sind am Schlusse. Auf Erschöpfung des Themas kann die vorliegende Arbeit keinen Anspruch machen. Die Beziehungen, die sie zum Gegenstand hat, sind zu mannigfaltig, die Fäden zu sehr mit denen anderer Beziehungen verknüpft. Nur in großen Zügen konnte ein Bild von dem gegeben werden, was vor dem Kriege sich entwickelt hatte und war.

Über vier Jahre hat der Krieg gedauert. Wenn man die Statistik des Hamburger Handels von 1913 mit der von 1909 vergleicht, sieht man, daß vier Jahre für den Handel einer Stadt viel bedeuten können. Wie schwer aber muß erst die Bedeutung von vier Jahren wiegen, in denen keine ruhige Weiterentwicklung möglich war, an deren Schwelle ein plötzliches Ereignis Handel und Verkehr lahmlegte. Gar manches geht verloren in den langen Jahren, nicht nur an konfisziertem Eigentum im Ausland, nicht nur an aufgezehrten Kapitalien. Das alles läßt sich verschmerzen. Aber so viele geschäftliche und persönliche Beziehungen sind verlorengegangen. So mancher wertvolle Zweig des Handels hat andere Bahnen einzuschlagen gelernt. Eine gänzliche Neuorientierung ist nötig. So ist es mit dem Handel mit Schweden, wie mit unserm gesamten Hamburger Außenhandel.

Noch schwanken die Grundlagen, auf denen das neue Gebäude sich erheben soll, aber langsam beginnt sich die lang eingeengte Stadt zu regen. Und wenn es auch anders aussieht in der Welt, in die die Hamburger Flagge später wieder hinausweht, so ist der Kaufmannsgeist derselbe geblieben, der ihr die Wege weist, und wo die alten Wege ungangbar sein sollten, wird er neue zu finden wissen, gestützt auf den Fleiß und Unternehmungsgeist seines deutschen Hinterlandes, die sich, so vertrauen wir, bald wieder regen werden. Unsere Zukunftshoffnung soll trotz der trüben Zeit dieselbe sein, der Hamburgs alter Bürgermeister Burchardt einst in seiner Rede an den Kaiser Ausdruck gab: „Ein großes und blühendes Hamburg in einem großen und blühenden deutschen Reiche — — —.“

Lebenslauf.

Am 30. Oktober 1897 wurde ich, Fritz Gustaf Viktor Holm, zu Hamburg geboren. Ich bin Hamburger Staatsangehöriger und evangelisch-lutherischer Konfession. Von Ostern 1904 bis Ostern 1907 besuchte ich die Realschule von Dr. W. Lange in Hamburg, von dann bis Ostern 1912 das Wilhelm-Gymnasium, worauf ich bis zur Reifeprüfung, die ich Ostern 1916 bestand, das Christianeum in Altona besuchte. Sodann studierte ich fünf Semester Nationalökonomie und Jura an der Universität in Marburg, bis ich im Herbst 1918 die Königliche Universität in Stockholm in Schweden bezog, wo ich meine Studien fortsetzte und die vorliegende Dissertation anfertigte. Nachdem ich zwei Termine in Schweden studiert hatte, kehrte ich im Sommer 1919 nach Marburg zurück, wo ich am 15. Oktober das Rigorosum bestand. Zurzeit bin ich als Attaché im Auswärtigen Amte in Berlin.